



**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΠΡΩΤΟ**  
**ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**  
**Αρ. 2980 της 9ης ΙΟΥΝΙΟΥ 1995**  
**ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ**

**ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ**

Ο περί της Σύμβασης περί Επαναπατρισμού των Ναυτικών (Κυρωτικός) και περί Συναφών Θεμάτων Νόμος του 1995 εκδίδεται με δημοσίευση στην Επίσημη Εφημερίδα της Κυπριακής Δημοκρατίας σύμφωνα με το Άρθρο 52 του Συντάγματος.

Αριθμός 12(III) του 1995

**ΝΟΜΟΣ ΠΕΡΙ ΚΥΡΩΣΕΩΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ  
ΕΡΓΑΣΙΑΣ (ΑΡ. 23) ΠΕΡΙ ΕΠΑΝΑΠΑΤΡΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΤΟΥ 1926 ΚΑΙ  
ΠΕΡΙ ΣΥΝΑΦΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ**

Η Βουλή των Αντιπροσώπων ψηφίζει τα ακόλουθα:

1. Ο παρών Νόμος θα αναφέρεται ως ο περί της Σύμβασης περί Επαναπατρισμού των Ναυτικών (Κυρωτικός) και περί Συναφών Θεμάτων Νόμος του 1995. Συνοπτικός  
τίτλος.
- 2.-(1) Στον παρόντα Νόμο, εκτός αν από το κείμενο προκύπτει διαφορετική έννοια: Εξηγεία.

“πλοιοκτήτης” σημαίνει τον εγγεγραμμένο ιδιοκτήτη και το ναυλωτή γυμνού πλοίου δυνάμει των περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Νηολόγησις, Πώλησις και Υποθήκευσις Πλοίων) Νόμων του 1963-1987, όπως αυτοί δυνατόν να τροποποιηθούν ή αντικατασταθούν, και περιλαμβάνει τον εργοδότη του ναυτικού αν αυτός είναι άλλος από τον εγγεγραμμένο πλοιοκτήτη ή το ναυλωτή γυμνού πλοίου.

45 του 1963  
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.

“ποντοπόρο πλοίο” σημαίνει πλοίο που χρησιμοποιείται στη διεθνή ναυσιπλοΐα.

“Σύμβαση” σημαίνει τη Σύμβαση της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας με Αρ. 23 περί Επαναπατριισμού των Ναυτικών, η οποία έγινε στη Γενεύη στις 23 Ιουνίου 1926.

“Υπουργός” σημαίνει τον εκάστοτε Υπουργό Συγκοινωνιών και Έργων.

(2) Οι υπόλοιποι όροι που απαντούνται στον παρόντα Νόμο και που δεν ορίζονται άλλως σ’ αυτόν, έχουν την ίδια έννοια που αποδίδεται αντίστοιχα σ’ αυτούς από τη Σύμβαση.

3. Με τον παρόντα Νόμο κυρώνεται η Σύμβαση της οποίας το αγγλικό κείμενο από το πρωτότυπο εκτίθεται στο Μέρος I του Πίνακα και σε ελληνική μετάφραση στο Μέρος II αυτού:

Νοείται ότι σε περίπτωση αντίφασης μεταξύ των δύο αυτών κειμένων θα υπερισχύει το κείμενο που εκτίθεται στο Μέρος I του Πίνακα.

4. Αρμόδια Αρχή για την εφαρμογή των διατάξεων της Σύμβασης, του παρόντος Νόμου και των δυνάμει αυτού εκδιδόμενων Κανονισμών, είναι ο Υπουργός και οι ειδικά εξουσιοδοτημένοι από αυτόν.

5. Οι διατάξεις της Σύμβασης του παρόντος Νόμου και των δυνάμει αυτού εκδιδόμενων Κανονισμών εφαρμόζονται σε όλα τα κυπριακά ποντοπόρα πλοία, εκτός εκείνων που εξαιρούνται από το άρθρο 1(2) της Σύμβασης, οπουδήποτε αυτά βρίσκονται και σ’ όλους τους ναυτικούς που εργάζονται σ’ αυτά.

6. Ο πλοιοκτήτης υποχρεούται, με έξοδα τα οποία βαρύνουν αυτόν, να μερμνά και προβαίνει σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες για επαναπατρισμό των ναυτικών που απασχολεί στις προβλεπόμενες από το άρθρο 4 της Σύμβασης περιπτώσεις.

7. Ο ναυτικός κατά τη λήξη της απασχόλησής του έχει δικαίωμα επιλογής του λιμένα επαναπατριισμού του μεταξύ των σημείων που προβλέπονται διαζευκτικά στο άρθρο 3 της Σύμβασης· το δικαίωμα αυτό μπορεί να ασκήσει ο ναυτικός προκαταβολικά και οριστικά κατά τη σύναψη της σύμβασης εργασίας του.

8. Απαγορεύεται η εγκατάλειψη ναυτικού σε οποιοδήποτε λιμένα χωρίς προηγουμένως να ληφθεί συγκεκριμένη πρόνοια για το χρόνο παραμονής του στο λιμένα αυτό και για τον επαναπατρισμό του.

9.-(1) Σε περίπτωση εγκατάλειψης ναυτικού από τον πλοιοκτήτη, την ευθύνη για επαναπατρισμό και την κάλυψη των εξόδων επαναπατριισμού αναλαμβάνει η Δημοκρατία.

(2) Από τη στιγμή κατά την οποία η Δημοκρατία, σύμφωνα με την ευθύνη της κατά το εδάφιο (1), καταβάλει τα έξοδα επαναπατριισμού οποιουδήποτε ναυτικού, η Δημοκρατία θα υποκαθιστά το ναυτικό αυτό ως προς τα δικαιώματά του εναντίον του πλοιοκτήτη αναφορικά με τα καταβληθέντα έξοδα επαναπατριισμού, επαυξημένα κατά 50%.

10. Σε περίπτωση εγκατάλειψης ναυτικού από τον πλοιοκτήτη εξ υπαιτιότητας του ναυτικού, ο πλοιοκτήτης αυτός και η Δημοκρατία απαλλάσσονται της ευθύνης και των εξόδων επαναπατριισμού του.

11.-(1) Διαπράττει αδίκημα τιμωρούμενο με φυλάκιση μέχρι δύο ετών ή με χρηματική ποινή μέχρι πέντε χιλιάδων λιρών, ή και με τις δύο αυτές ποινές ο πλοίαρχος που εγκαταλείπει ναυτικό κατά παράβαση των διατάξεων του παρόντος Νόμου.

Κύρωση της Σύμβασης. Πίνακας Μέρους I Μέρους II.

Αρμόδια Αρχή.

Πεδίο εφαρμογής.

Περιπτώσεις επαναπατριισμού.

Λιμένας επαναπατριισμού.

Απαγόρευση της εγκατάλειψης ναυτικού.

Επικουρική ευθύνη της Δημοκρατίας για επαναπατριισμό.

Απαλλαγή ευθύνης πλοιοκτήτη και Δημοκρατίας.

Ποινικό αδίκημα.

(2) Το ίδιο πιο πάνω αδίκημα διαπραττει και ο πλοιοκτήτης ή οποιοσδήποτε άλλος που εν γνώσει του συμπράττει ή συντρέχει στην τέλεση του κατά το εδάφιο (1) αδικήματος. -

12. Ανεξάρτητα από τις πρόνοιες οποιοδήποτε άλλου Νόμου, η κατά το άρθρο 11 επιβαλλόμενη χρηματική ποινή συνιστά επιβάρυνση επί του πλοίου σε σχέση με το οποίο διαπράχθηκε το αδίκημα και ικανοποιείται κατά προτίμηση έναντι των άλλων δανειστών, έπεται όμως κατά τάξη της τελευταίας υποθήκης.

Χρηματική  
ποινή, επιβάρυνση επί του πλοίου.

13. Το Υπουργικό Συμβούλιο έχει εξουσία να εκδίδει Κανονισμούς, δημοσιευομένους στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας, για τη ρύθμιση ή τον καθορισμό οποιοδήποτε θέματος το οποίο χρήζει ή είναι δεκτικό ρύθμισης ή καθορισμού ή για την καλύτερη γενικά εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος Νόμου και της Σύμβασης.

Έκδοση  
Κανονισμών.

## ΠΙΝΑΚΑΣ

(Άρθρο 3)

### ΜΕΡΟΣ Ι

#### INTERNATIONAL LABOUR CONFERENCE CONVENTION 23

#### CONVENTION CONCERNING THE REPATRIATION OF SEAMEN

The General Conference of the International Labour Organisation,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Ninth Session on 7 June 1926, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to the repatriation of seamen, which is included in the first item of the agenda of the Session, and

Having determined that these proposals shall take the form of an international Convention,

adopts this twenty-third day of June of the year one thousand nine hundred and twenty-six the following Convention, which may be cited as the Repatriation of Seamen Convention, 1926, for ratification by the Members of the International Labour Organisation in accordance with the provisions of the Constitution of the International Labour Organisation.

#### Article 1

1. This Convention shall apply to all sea-going vessels registered in the country of any Member ratifying this Convention, and to the owners, masters and seamen of such vessels.

2. It shall not apply to—

- (a) Ships of war,
- (b) Government vessels not engaged in trade,
- (c) vessels engaged in the coasting trade,
- (d) pleasure yachts,
- (e) Indian country craft,
- (f) fishing vessels,
- (g) vessels of less than 100 tons gross registered tonnage or 300 cubic metres, not to vessels engaged in the home trade below the tonnage limit prescribed by national law for the special regulation of this trade at the date of the passing of this Convention.

## Article 2

For the purpose of this Convention the following expressions have the meanings hereby assigned to them, *viz.*:

- (a) The term "vessel" includes any ship or boat of any nature whatsoever, whether publicly or privately owned, ordinarily engaged in maritime navigation;
- (b) the term "seaman" includes every person employed or engaged in any capacity on board any vessel and entered on the ship's articles. It excludes masters, pilots, cadets and pupils on training ships and duly indentured apprentices, naval ratings, and other persons in the permanent service of a Government;
- (c) the term "master" includes every person having command and charge of a vessel except pilots;
- (d) the term "home trade vessel" means a vessel engaged in trade between a country and the ports of a neighbouring country within geographical limits determined by the national law.

## Article 3

1. Any seaman who is landed during the term of his engagement or on its expiration shall be entitled to be taken back to his own country, or to the port at which he was engaged, or to the port at which the voyage commenced, as shall be determined by national law, which shall contain the provisions necessary for dealing with the matter, including provisions to determine who shall bear the charge of repatriation.

2. A seaman shall be deemed to have been duly repatriated if he has been provided with suitable employment on board a vessel proceeding to one of the destinations prescribed in accordance with the foregoing paragraph.

3. A seaman shall be deemed to have been repatriated if he is landed in the country to which he belongs, or at the port at which he was engaged, or at a neighbouring port, or at the port at which the voyage commenced.

4. The conditions under which a foreign seaman engaged in a country other than his own has the right to be repatriated shall be as provided by national law or, in the absence of such legal provisions, in the articles of agreement. The provisions of the preceding paragraphs shall, however, apply to a seaman engaged in a port of his own country.

## Article 4

The expenses of repatriation shall not be a charge on the seaman if he has been left behind by reason of—

- (a) Injury sustained in the service of the vessel, or
- (b) shipwreck, or
- (c) illness not due to his own wilful act or default, or
- (d) discharge for any cause for which he cannot be held responsible.

## Article 5

1. The expenses of repatriation shall include the transportation charges, the accommodation and the food of the seaman during the journey. They shall also include the maintenance of the seaman up the time fixed for his departure.