

Ο περί της Σύμβασης περί των Χώρων Ενδιαίτησης των Πληρωμάτων στα Πλοία (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 14(ΙΙΙ) του 1995

ΝΟΜΟΣ ΠΕΡΙ ΚΥΡΩΣΕΩΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ
ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΑΡ. 92 ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΗΣ
ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ (ΑΝΑΘΕΩΡΗΜΕΝΗ)
ΤΟΥ 1949 ΚΑΙ ΠΕΡΙ ΣΥΝΑΦΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ

Η Βουλή των Αντιπροσώπων ψηφίζει τα ακόλουθα:

1. Ο παρών Νόμος θα αναφέρεται ως ο περί της Σύμβασης περί των Χώρων Ενδιαίτησης των Πληρωμάτων στα Πλοία (Κυρωτικός) και περί Συναφών Θεμάτων Νόμος του 1995. Συνοπτικός
τίτλος.

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

“Κανονισμοί” σημαίνει Κανονισμούς που εκδίδονται δυνάμει του άρθρου 11.

“πλοιοκτήτης” σημαίνει τον εγγεγραμμένο ιδιοκτήτη και το ναυλωτή γυμνού πλοίου δυνάμει των περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Νηολόγησις, Πώλησις και Υποθήκευσις Πλοίων) Νόμων του 1963 μέχρι το 1987, και περιλαμβάνει τον εργοδότη του ναυτικού αν αυτός είναι άλλος από τον εγγεγραμμένο ιδιοκτήτη 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 το πλοίο που χρησιμοποιείται στη διεθνή ναυσιπλοΐα, εξαιρουμένων των πλοίων στα οποία η Σύμβαση δεν τυγχάνει εφαρμογής.

“Σύμβαση” σημαίνει τη Σύμβαση αρ. 92 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας περί των Χώρων Ενδιαίτησης των Πληρωμάτων στα Πλοία (Αναθεωρημένη), η οποία έγινε στη Γενεύη στις 8 Ιουνίου 1949.

“Υπουργός” σημαίνει τον εκάστοτε Υπουργό Συγκοινωνιών και Έργων.

(2) Οι υπόλοιποι όροι που απαντούνται στον παρόντα Νόμο και που δεν ορίζονται διαφορετικά 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 Ι του Πίνακα και σε ελληνική μετάφραση στο Μέρος ΙΙ αυτού. Κύρωση της
Σύμβασης.
Πίνακας
Μέρος Ι
Μέρος ΙΙ.

Νοείται ότι σε περίπτωση αντίφασης μεταξύ των δύο αυτών κειμένων θα υπερισχύει το κείμενο του αγγλικού πρωτοτύπου.

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

5. Οι διατάξεις της Σύμβασης, του παρόντος Νόμου και των δυνάμει αυτού εκδιδόμενων Κανονισμών εφαρμόζονται σε όλα τα κυπριακά Πεδίο
εφαρμογής.

ποντοπόρα πλοία οπουδήποτε αυτά βρίσκονται και σε όλα τα αλλοδαπά ποντοπόρα πλοία που προσεγγίζουν κυπριακά λιμάνια.

Απαγόρευση
απόπλου.

6. -(1) Από της έναρξης της ισχύος του παρόντος Νόμου, απαγορεύεται ο απόπλους οποιουδήποτε κυπριακού ποντοπόρου πλοίου απ' οποιοδήποτε κυπριακό ή αλλοδαπό λιμάνι, καθώς και ο απόπλους οποιουδήποτε αλλοδαπού ποντοπόρου πλοίου από κυπριακό λιμάνι, εφόσο δεν πληρούν τους όρους της σύμβασης, του παρόντος Νόμου και των δυνάμει αυτού εκδιδόμενων Κανονισμών.

(2) Αν κατά την επιθεώρηση πλοίου η Αρμόδια Αρχή διαπιστώσει παράβαση των προνοιών της Σύμβασης, του παρόντος Νόμου και των δυνάμει αυτού εκδιδόμενων Κανονισμών, αυτή προβαίνει σε βεβαίωση της παράβασης, συντάσσει σχετική έκθεση, καλεί τον πλοίαρχο σε απολογία και απαγορεύει τον απόπλου του πλοίου μέχρις ότου αποκατασταθεί η παράβαση και, εφόσο συντρέχει περίπτωση, καταβληθεί η χρηματική ποινή κατά τα οριζόμενα στο επόμενο άρθρο.

(3) Τα έξοδα επιθεώρησης του πλοίου για βεβαίωση της αποκατάστασης της παράβασης βαρύνουν το πλοίο και καταβάλλονται προ της άρσης της απαγόρευσης του απόπλου.

Παραβάσεις
και κυρώσεις.

7.-(1) Παράβαση των προνοιών της Σύμβασης, του παρόντος Νόμου, και των δυνάμει αυτού εκδιδόμενων Κανονισμών τιμωρείται, ανεξάρτητα αν συντρέχει περίπτωση ποινικής ή πειθαρχικής ευθύνης δυνάμει άλλης νομικής διάταξης, με χρηματική ποινή από εκατόν μέχρι πέντε χιλιάδες (5000) λίρες, ανάλογα με τη βαρύτητα της παράβασης.

(2) Η χρηματική ποινή επιβάλλεται στον πλοιοκτήτη ή στον πλοίαρχο, με αιτιολογημένη απόφαση της Αρμόδιας Αρχής που βεβαιώνει την παράβαση. Το ύψος της κατά περίπτωση επιβαλλόμενης ποινής θα καθορίζεται ενδεικτικά σε οδηγίες του Υπουργού στις οποίες θα περιέχονται οι βασικές παραβάσεις μαζί με τις αναλογούσες χρηματικές ποινές, 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.

(3) Η αρμόδια αρχή κοινοποιεί στον πλοίαρχο την περί επιβολής χρηματικής ποινής απόφασή της και δεν επιτρέπει άρση της κατά το προηγούμενο άρθρο απαγόρευσης απόπλου, μέχρις ότου καταβληθεί η χρηματική ποινή ή κατατεθεί τραπεζική εγγύηση ίσου ποσού, αναγνωρισμένης τράπεζας και με όρους που να ικανοποιούν την Αρμόδια Αρχή.

(4) Κατά της απόφασης περί επιβολής χρηματικής ποινής επιτρέπεται η άσκηση προσφυγής ενώπιον του Υπουργού. Η προσφυγή ενώπιον του Υπουργού ασκείται μέσα σε προθεσμία τριάντα ημερών από την κοινοποίηση της απόφασης, προκειμένου περί παράβασης που βεβαιώνεται σε λιμάνι της Δημοκρατίας, ή εξήντα ημερών, προκειμένου περί παράβασης που βεβαιώνεται σε λιμάνι της αλλοδαπής.

(5) Η κατά το προηγούμενο εδάφιο (4) προσφυγή δεν αναστέλλει την εκτέλεση της απόφασης.

(6) Το ποσό της χρηματικής ποινής ή η τραπεζική εγγύηση καταπίπτει και περιέρχεται οριστικά στη Δημοκρατία αν περάσει άπρακτη η προς άσκηση προσφυγής ενώπιον του Ανώτατου Δικαστηρίου προθεσμία των εβδομήντα πέντε ημερών από την κοινοποίηση της απόφασης για την επιβολή της χρηματικής ποινής ή, σε περίπτωση που κατά το εδάφιο (4) ασκείται προσφυγή ενώπιον του Υπουργού, από την κοινοποίηση της επί της προσφυγής απόφασης του Υπουργού.

8.—(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 επιχειρεί τον απόπλου του πλοίου κατά παράβαση απαγόρευσης απόπλου που επεβλήθη στο πλοίο σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Νόμου.

Ποινικό
αδίκημα.

(2) Το ίδιο πιο πάνω αδίκημα διαπράττει ο πλοιοκτήτης, ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο το οποίο εν γνώσει της απαγόρευσης, συμπράττει ή συντρέχει στην τέλεση του κατά το εδάφιο (1) αδικήματος.

9. Σε περίπτωση παράλειψης πληρωμής της κατά το άρθρο 7 επιβαλλόμενης χρηματικής ποινής, η αρμόδια αρχή λαμβάνει δικαστικά μέτρα και εισπράττει το οφειλόμενο ποσό ως αστικό χρέος οφειλόμενο προς τη Δημοκρατία.

Λήψη
δικαστικών
μέτρων προς
είσπραξη της
χρηματικής
ποινής.

10. Ανεξάρτητα από τις πρόνοιες οποιουδήποτε άλλου Νόμου, η κατά τα άρθρα 7 και 8 επιβαλλόμενη χρηματική ποινή συνιστά επιβάρυνση επί του πλοίου σε σχέση με το οποίο διαπράχθηκε το αδίκημα ή, ανάλογα με την περίπτωση, διαπιστώθηκε η παράβαση, η οποία ικανοποιείται κατά προτίμηση έναντι των άλλων δανειστών, έπεται όμως κατά τάξη της τελευταίας υποθήκης.

Χρηματική
ποινή,
επιβάρυνση
επί του
πλοίου.

11.—(1) Το Υπουργικό Συμβούλιο έχει εξουσία να εκδίδει Κανονισμούς δημοσιευόμενους στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας για την καλύτερη εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος Νόμου και της Σύμβασης.

Εκδοση
Κανονισμών.

(2) Ειδικότερα και χωρίς να επηρεάζεται η γενικότητα του εδαφίου (1), οι Κανονισμοί μπορούν να προνοούν μεταξύ άλλων—

- (α) Για τη διαδικασία υποβολής παραπόνων στην Αρμόδια Αρχή,
- (β) για την ελάχιστη ποσότητα πόσιμοι νερού που θα χορηγείται κατά άτομο ημερησίως,
- (γ) για την κατανομή αποχωρητηρίων κατά κατηγορία ναυτικών,
- (δ) για τον τρόπο γνωστοποίησης των σχετικών διατάξεων σε όλα τα ενδιαφερόμενα πρόσωπα.

(3) Οι κατά τον παρόντα Νόμο εκδιδόμενοι Κανονισμοί κατατίθενται στη Βουλή των Αντιπροσώπων, η οποία έχει εξουσία προς έγκριση ή απόρριψη τους μέσα σε προθεσμία εξήντα ημερών από την κατάθεσή τους. Αν η Βουλή των Αντιπροσώπων εγκρίνει τους Κανονισμούς ή η προθεσμία των εξήντα ημερών παρέλθει άπρακτη, οι Κανονισμοί δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας και τίθενται σε ισχύ από την ημέρα της δημοσίευσής τους.

12. Ο παρών Νόμος τίθεται σε εφαρμογή μετά πάροδο έξι μηνών από τη δημοσίευσή του στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας.

Εναρξη
ισχύος.

ΠΙΝΑΚΑΣ
(Αρθρο 3)
ΜΕΡΟΣ Ι
INTERNATIONAL LABOUR CONFERENCE

CONVENTION No. 92

Convention concerning Crew Accommodation on Board Ship
(Revised 1949)¹

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 Thirty-second session on 8 June, 1949, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to the partial revision of the Accommodation of Crews Convention, 1946, adopted by the Conference at its Twenty-eighth Session, which is included in the twelfth item on the agenda of the session, and

Considering that these proposals must take the form of an International Convention,

adopts this eighteenth day of June of the year one thousand nine hundred and forty-nine the following Convention, which may be cited as the Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949:

PART I – GENERAL PROVISIONS

Article 1

1. This Convention applies to every sea-going mechanically propelled vessel, whether publicly or privately owned, which is engaged in the transport of cargo or passengers for the purpose of trade and is registered in a territory for which this Convention is in force.

2. National laws or regulations shall determine when vessels are to be regarded as sea-going vessels for the purpose of this Convention.

3. This Convention does not apply to—

- (a) Vessels of less than 500 tons;
- (b) vessels primarily propelled by sail but having auxiliary engines;
- (c) vessels engaged in fishing or in whaling or in similar pursuits;
- (d) tugs.

4. Provided that the Convention shall be applied where reasonable and practicable to—

- (a) Vessels between 200 and 500 tons; and
- (b) the accommodation of persons engaged in usual sea-going routine in vessels engaged in whaling or in similar pursuits.

¹ Date of coming into force: 29 January, 1953.

5. Provided also that any of the requirements contained in Part III of this Convention may be varied in the case of any ship if the competent authority is satisfied, after consultation with the organisations of shipowners and/or the shipowners and with the bona fide trade unions of seafarers, that the variations to be made provide corresponding advantages as a result of which the over-all conditions are not less favourable than those which would result from the full application of the provisions of the Convention; particulars of all such variations shall be communicated by the Member to the Director-General of the International Labour Office, who shall notify the Members of the International Labour Organisation.

Article 2

In this Convention—

- (a) The term “ship” means a vessel to which the Convention applies;
- (b) the term “tons” means gross register tons;
- (c) the term “passenger ship” means a ship in respect of which there is in force either (i) a safety certificate issued in accordance with the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea for the time being in force or (ii) a passenger certificate;
- (d) the term “officer” means a person other than a master ranked as an officer by national laws or regulations, or, in the absence of any relevant laws or regulations, by collective agreement or custom;
- (e) the term “rating” means a member of the crew other than an officer;
- (f) the term “petty officer” means a rating serving in a supervisory position or position of special responsibility who is classed as petty officer by national laws or regulations, or, in the absence of any relevant laws or regulations, by collective agreement or custom;
- (g) the term “crew accommodation” includes such sleeping rooms, mess rooms, sanitary accommodation, hospital accommodation and recreation accommodation as are provided for the use of the crew;
- (h) the term “prescribed” means prescribed by national laws or regulations or by the competent authority;
- (i) the term “approved” means approved by the competent authority;
- (j) the term “re-registered” means re-registered on the occasion of a simultaneous change in the territory of registration and ownership of the vessel.

Article 3

1. Each Member for which this Convention is in force undertakes to maintain in force laws or regulations which ensure the application of the provisions of Parts II, III and IV of this Convention.

2. The laws or regulations shall—

- (a) Require the competent authority to bring them to the notice of all persons concerned;

- (b) define the persons responsible for compliance therewith;
- (c) prescribe adequate penalties for any violation thereof;
- (d) provide for the maintenance of a system of inspection adequate to ensure effective enforcement;
- (e) require the competent authority to consult the organisations of shipowners and/or the shipowners and the recognised bona fide trade unions of seafarers in regard to the framing of regulations and to collaborate so far as practicable with such parties in the administration thereof.

PART II – PLANNING AND CONTROL OF CREW ACCOMMODATION

Article 4

1. Before the construction of a ship is begun a plan of the ship, showing on a prescribed scale the location and general arrangement of the crew accommodation, shall be submitted for approval to the competent authority.

2. Before the construction of the crew accommodation is begun and before the crew accommodation in an existing ship is altered or reconstructed, detailed plans of, and information concerning, the accommodation, showing on a prescribed scale and in prescribed detail the allocation of each space, the disposition of furniture and fittings, the means and arrangement of ventilation, lighting and heating, and the sanitary arrangements, shall be submitted for approval to the competent authority. Provided that in the case of emergency or temporary alterations or reconstruction effected outside the territory of registration it shall be sufficient compliance with this provision if the plans are subsequently submitted for approval to the competent authority.

Article 5

On every occasion when–

- (a) A ship is registered or re-registered,
- (b) the crew accommodation of a ship has been substantially altered or reconstructed, or
- (c) complaint has been made to the competent authority in the prescribed manner and in time to prevent any delay to the vessel by a recognised bona fide trade union of seafarers representing all or part of the crew or by a prescribed number or proportion of the members of the crew of the ship that the crew accommodation is not in compliance with the terms of this Convention,

the competent authority shall inspect the ship and satisfy itself that the crew accommodation complies with the requirements of the laws and regulations.

PART III – CREW ACCOMMODATION REQUIREMENTS

Article 6

1. The location, means of access, structure and arrangement in relation to other spaces of crew accommodation shall be such as to ensure adequate security, protection against weather and sea, and insulation from heat or cold, undue noise or effluvia from other spaces.

2. There shall be no direct openings into sleeping rooms from spaces for cargo and machinery or from galleys, lamp and paint rooms or from engine, deck and other bulk storerooms, drying rooms, communal wash places or water closets. That part of the bulkhead separating such places from sleeping rooms and external bulkheads shall be efficiently constructed of steel or other approved substance and shall be watertight and gastight.

3. External bulkheads of sleeping rooms and mess rooms shall be adequately insulated. All machinery casings and all boundary bulkheads of galleys and other spaces in which heat is produced shall be adequately insulated where there is a possibility of resulting heat effects in adjoining accommodation or passageways. Care shall also be taken to provide protection from heat effects of steam and/or hot-water service pipes.

4. Internal bulkheads shall be of approved material which is not likely to harbour vermin.

5. Sleeping rooms, mess rooms, recreation rooms and alley-ways in the crew accommodation space shall be adequately insulated to prevent condensation or overheating.

6. Main steam and exhaust pipes for winches and similar gear shall not pass through crew accommodation nor, whenever technically possible, through alley-ways leading to crew accommodation; where they do pass through such alley-ways they shall be adequately insulated and encased.

7. Inside panelling or sheeting shall be of material with a surface easily kept clean. Tongued and grooved boarding or any other form of construction likely to harbour vermin shall not be used.

8. The competent authority shall decide to what extent fire-prevention or fire-retarding measures shall be required to be taken in the construction of the accommodation.

9. The wall surface and deckheads in sleeping rooms and mess rooms shall be capable of being easily kept clean and, if painted, shall be light in colour; lime wash must not be used.

10. The wall surfaces shall be renewed or restored as necessary.

11. The decks in all crew accommodation shall be of approved material and construction and shall provide a surface impervious to damp and easily kept clean.

12. Where the floorings are of composition the joinings with sides shall be rounded to avoid crevices.

13. Sufficient drainage shall be provided.

Article 7

1. Sleeping rooms and mess rooms shall be adequately ventilated.

2. The system of ventilation shall be controlled so as to maintain the air in a satisfactory condition and to ensure a sufficiency of air movement in all conditions of weather and climate.

3. Ships regularly engaged on voyages in the tropics and the Persian Gulf shall be equipped with both mechanical means of ventilation and electric fans; Provided that one only of these means need be adopted in spaces where this ensures satisfactory ventilation.

4. Ships engaged outside the tropics shall be equipped with either mechanical means of ventilation or electric fans. The competent authority may exempt ships normally employed in the cold waters of the northern or southern hemispheres from this requirement.

5. Power for the operation of the aids to ventilation required by paragraphs 3 and 4 shall, when practicable, be available at all times when the crew is living or working on board and conditions so require.

Article 8

1. An adequate system of heating the crew accommodation shall be provided except in ships engaged exclusively in voyages in the tropics and the Persian Gulf.

2. The heating system shall, when practicable, be in operation at all times when the crew is living or working on board and conditions require its use.

3. In all ships in which a heating system is required, the heating shall be by means of steam, hot water, warm air or electricity.

4. In any ships in which heating is provided by a stove, measures shall be taken to ensure that the stove is of sufficient size and is properly installed and guarded and that the air is not fouled.

5. The heating system shall be capable of maintaining the temperature in crew accommodation at a satisfactory level under normal conditions of weather and climate likely to be met with on service; the competent authority shall prescribe the standard to be provided.

6. Radiators and other heating apparatus shall be so placed and, where necessary, shielded as to avoid risk of fire or danger or discomfort to the occupants.

Article 9

1. Subject to such special arrangements as may be permitted in passenger ships sleeping rooms and mess rooms shall be properly lighted by natural light and shall be provided with adequate artificial light.

2. All crew spaces shall be adequately lighted. The minimum standard for natural lighting in living rooms shall be such as to permit a person with a normal vision to read on a clear day on ordinary newspaper in any part of the space available for free movement. When it is not possible to provide adequate natural lighting, artificial lighting of the above minimum standard shall be provided.

3. In all ships electric lights shall be provided in the crew accommodation. If there are not two independent sources of electricity for lighting, additional lighting shall be provided by properly constructed lamps or lighting apparatus for emergency use.

4. Artificial lighting shall be so disposed as to give the maximum benefit to the occupants of the room.

5. In sleeping rooms an electric reading lamp shall be installed at the head of each berth.

Article 10

1. Sleeping rooms shall be situated above the load line amidships or aft.

2. In exceptional cases the competent authority may, if the size, type or intended service of the ship render any other location unreasonable or impracticable, permit the location of sleeping rooms in the fore part of the ship, but in no case forward of the collision bulkhead.

3. In passenger ships the competent authority may, on condition that satisfactory arrangements are made for lighting and ventilation, permit the location of sleeping rooms below the load line, but in no case immediately beneath working alley-ways.

4. The floor area per person of sleeping rooms intended for ratings shall be not less than—

- (a) 20 sq. ft. or 1,85 sq.m. in vessels under 800 tons;
- (b) 25 sq. ft. or 2,35 sq. m. in vessels of 800 tons or over, but under 3.000 tons;
- (c) 30 sq. ft. or 2,78 sq. m. in vessels of 3.000 tons or over:

Provided that, in the case of passenger ships in which more than four ratings are berthed in one room, the minimum per person may be 24 sq. ft. (2,22 sq. m.)

5. In the case of ships in which are employed such groups of ratings as necessitate the employment of a substantially larger number of ratings than would otherwise be employed, the competent authority may, in respect of such groups, reduce the minimum floor area of sleeping rooms per person, subject to the conditions that—

- (a) The total sleeping space allotted to the group or groups is not less than would have been allotted had the numbers not been so increased, and
- (b) the minimum floor area of sleeping rooms is not less than—
 - (i) 18 sq. ft. (1,67 sq. m.) per person in ships under 3.000 tons;
 - (ii) 20 sq. ft. (1,85 sq. m.) per person in ships of 3.000 tons or over.

6. Space occupied by berths and lockers, shefts of drawers and seats shall be included in the measurement of the floor area. Small or irregularly shaped spaces which do not add effectively to the space available for free movement and cannot be used for installing furniture shall be excluded.

7. The clear head room in crew sleeping rooms shall not be less than 6 ft. 3 ins. (190 cm.)

8. There shall be a sufficient number of sleeping rooms to provide a separate room or rooms for each department: Provided that the competent authority may relax this requirement in the case of small ships.

9. The number of persons allowed to occupy sleeping rooms shall not exceed the following maxima:

- (a) Officers in charge of a department, navigating and engineer officers in charge of a watch and senior radio officers or operators; one person per room;
- (b) other officers: one person per room wherever possible, and in no case more than two;
- (c) petty officers: one or two persons per room, and in no case more than two;
- (d) other ratings: two or three persons per room wherever possible, and in no case more than four.

10. With a view to ensuring adequate and more comfortable accommodation the competent authority may, after consultation with the organisations of shipowners and/or the shipowners and the bona fide trade unions of seafarers, grant permission to accommodate up to ten ratings per sleeping room in the case of certain passenger ships.

11. The maximum number of persons to be accommodated in any sleeping room shall be indelibly and legibly marked in some place in the room where it can conveniently be seen.

12. Members of the crew shall be provided with individual berths.

13. Berths shall not be placed side by side in such a way that access to one berth can be obtained only over another.

14. Berths shall not be arranged in tiers of more than two; in the case of berths placed along the ship's side, there shall be only a single tier where a sidelight is situated above a berth.

15. The lower berth in a double tier shall be not less than 12 ins. (30 cm.) above the floor; the upper berth shall be placed approximately midway between the bottom of the lower berth and the lower side of the deckhead beams.

16. The minimum inside dimensions of a berth shall be 6 ft. 3 ins. by 2 ft. 3 ins. (190 cm. by 68 cm.).

17. The framework and the lee-board, if any, of a berth shall be of approved material, hard, smooth, and not likely to corrode or to harbour vermin.

18. If tubular frames are used for the construction of berths, they shall be completely sealed and without perforations which would give access to vermin.

19. Each berth shall be fitted with a spring bottom or a spring mattress and with a mattress of approved material. Stuffing of straw or other material likely to harbour vermin shall not be used.

20. When one berth is placed over another a dust-proof bottom of wood, canvas or other suitable material shall be fitted beneath the spring bottom of the upper berth.

21. Sleeping rooms shall be so planned and equipped as to ensure reasonable comfort for the occupants and to facilitate tidiness.

22. The furniture shall include a clothes locker for each occupant. The clothes lockers shall be not less than 5 ft. (152 cm.) in height and of a cross-section area of 300 sq. ins. (19,30 sq. decimetres) and shall be fitted with a shelf and a hasp for a padlock. The padlock shall be provided by the occupant.

23. Each sleeping room shall be provided with a table or desk, which may be of the fixed, dropleaf or slide-out type, and with comfortable seating accommodation as necessary.

24. The furniture shall be of smooth, hard material not liable to warp or corrode.

25. The drawer or equivalent space for each occupant shall be not less than 2 cu. ft. (0,56 cu. m.).

26. Sleeping rooms shall be fitted with curtains for the sidelights.

27. Sleeping rooms shall be fitted with a mirror, small cabinets for toilet requisites, a book rack and a sufficient number of coat hooks.

28. As far as practicable berthing of crew members shall be so arranged that watches are separated and that no daymen share a room with watch-keepers.

Article 11

1. Sufficient mess room accommodation shall be provided in all ships.

2. In ships of less than 1.000 tons separate mess room accommodation shall be provided for-

- (a) Master and officers;
- (b) petty officers and other ratings.

3. In ships of 1.000 tons and over, separate mess room accommodation shall be provided for-

- (a) Master and officers;
- (b) deck department petty officers and other ratings;
- (c) engine department petty officers and other ratings:

Provided that-

- (i) One of the two mess rooms for the petty officers and other ratings may be allotted to the petty officers and the other to the other ratings;
- (ii) a single mess room may be provided for deck and engine department petty officers and other ratings in cases in which the organisations of shipowners and/or shipowners and the recognised bona fide trade unions of seafarers concerned have expressed a preference for such an arrangement.

4. Adequate mess room accommodation shall be provided for the catering department, either by the provision of a separate mess room or by giving them the right to the use of the mess rooms assigned to other groups; in the case of ships of 5.000 tons or over with more than five persons in the catering department consideration shall be given to the provision of a separate mess room.

5. The dimensions and equipment of each mess room shall be sufficient for the number of persons likely to use it at any one time.

6. Mess rooms shall be equipped with tables and approved seats sufficient for the number of persons likely to use them at any one time.

7. The competent authority may permit such exceptions to the foregoing rules concerning mess room accommodation as may be necessary to meet the special conditions in passenger ships.

8. Mess rooms shall be located apart from the sleeping rooms and as close as practicable to the galley.

9. Where available pantries are not accessible to mess rooms, adequate lockers for mess utensils and proper facilities for washing utensils shall be provided.

10. The tops of tables and seats shall be of damp-resisting material, without cracks and capable of being easily cleaned.

Article 12

1. In all ships a space or spaces to which the crew can have access when off duty shall be provided on an open deck; the space or spaces shall be of adequate area, having regard to the size of the ship and the crew.

2. Recreation accommodation, conveniently situated and appropriately furnished, shall be provided for officers and for ratings. Where this is not provided separately from the mess rooms the latter shall be planned, furnished, and equipped to give recreational facilities.

Article 13

1. Sufficient sanitary accommodation, including wash basins and tub and/or shower baths, shall be provided in all ships.

2. The following minimum number of separate water closets shall be provided:

- (a) In ships of under 800 tons: three;
- (b) in ships of 800 tons or over, but under 3.000 tons: four;
- (c) in ships of 3.000 tons or over: six;
- (d) in ships where the radio officers or operators are accommodated in an isolated position, sanitary facilities near or adjacent thereto shall be provided.

3. National laws or regulations shall prescribe the allocation of water closets to various groups, subject to the provisions of paragraph 4 of this Article.

4. Sanitary facilities for all members of the crew who do not occupy rooms to which private facilities are attached shall be provided for each group of the crew on the following scale:

- (a) One tub and/or shower bath for every eight persons or less;
- (b) one water closet for every eight persons or less;
- (c) one wash basin for every six persons or less:

Provided that when the number of persons in a group exceeds an even multiple of the specified number by less than one-half of the specified number this surplus may be ignored for the purpose of this paragraph.

5. When the total number of the crew exceeds 100 and in passenger vessels normally engaged on voyages of not more than four hour's duration, consideration may be given by the competent authority to special arrangements or a reduction in the number of facilities required.

6. Cold fresh water and hot fresh water or means of heating water shall be available in all communal wash places. The competent authority, in consultation with the organisations of shipowners and/or the shipowners and with the recognised bona fide trade unions of seafarers, may fix the maximum amount of fresh water which the shipowner may be required to supply per man per day.

7. Wash basins and tub baths shall be of adequate size and constructed of approved material with a smooth surface not liable to crack, flack or corrode.

8. All water closets shall have ventilation to the open air, independently of any other part of the accommodation.

9. All water closets shall be of an approved pattern and provided with an ample flush of water, available at all times and independently controllable.

10. Soil pipes and waste pipes shall be of adequate dimensions and shall be so constructed as to minimise the risk of obstruction and to facilitate cleaning.

11. Sanitary accommodation intended for the use of more than one person shall comply with the following requirements:

- (a) Floors shall be of approved durable material, easily cleaned and impervious to damp, and shall be properly drained;
- (b) bulkheads shall be of steel or other approved material and shall be watertight up to at least 9 ins. (23 cm.) above the level of the deck;
- (c) the accommodation shall be sufficiently lighted, heated and ventilated;
- (d) water closets shall be situated convenient to, but separate from, sleeping rooms and wash rooms, without direct access from the sleeping rooms or from a passage between sleeping rooms and water closets to which there is no other access: Provided that this requirement shall not apply where a water closet is located in a compartment between two sleeping rooms having a total of not more than four persons;
- (e) where there is more than one water closet in a compartment, they shall be sufficiently screened to ensure privacy.

12. In all ships facilities for washing and drying clothes shall be provided on a scale appropriate to the size of the crew and the normal duration of the voyage.

13. The facilities for washing clothes shall include suitable sinks, which may be installed in wash rooms, if separate laundry accommodation is not reasonably practicable with an adequate supply of cold fresh water and hot fresh water or means of heating water.

14. The facilities for drying clothes shall be provided in a compartment separate from sleeping rooms and mess rooms, adequately ventilated and heated and equipped with lines or other fitting for hanging clothes.

Article 14

1. In any ship carrying a crew of fifteen or more and engaged in a voyage of more than three days' duration, separate hospital accommodation shall be provided. The competent authority may relax this requirement in respect of vessels engaged in coastal trade.

2. The hospital accommodation shall be suitably situated, so that it is easy of access and so that the occupants may be comfortably housed and may receive proper attention in all weathers.

3. The arrangement of the entrance, berths lighting, ventilation, heating and water supply shall be designed to ensure the comfort and facilitate the treatment of the occupants.

4. The number of hospital berths required shall be prescribed by the competent authority.

5. Water closet accommodation shall be provided for the exclusive use of the occupants of the hospital accommodation, either as part of the accommodation or in close proximity thereto.

6. Hospital accommodation shall not be used for other than medical purposes.

7. An approved medicine chest with readily understandable instructions shall be carried in every ship which does not carry a doctor.

Article 15

1. Sufficiently and adequately ventilated accommodation for the hanging of oilskins shall be provided outside but convenient to the sleeping rooms.

2. In ships of over 3.000 tons one room for the deck department and one room for the engine department shall be provided and equipped for use as an office.

3. In ships regularly trading to mosquito-infested ports provision shall be made to protect the crews' quarters against the admission of mosquitoes by the fitting of suitable screens to side scuttles, ventilators and doors to the open deck.

4. All ships trading regularly to or in the tropics and the Persian Gulf shall be equipped with awnings for use over exposed decks above crew accommodation and over recreation deck space or spaces.

Article 16

1. In the case of the ships mentioned in paragraph 5 of Article 10 the competent authority may, in respect of the members of the crew there referred to, modify the requirements laid down in the foregoing articles as far as may be necessary to take account of their distinctive national habits and customs and in particular may make special arrangements concerning the number of persons occupying sleeping rooms and concerning mess room and sanitary facilities.

2. In modifying the said requirements the competent authority shall be bound by the specifications set forth in paragraphs 1 and 2 of Article 10 and by the minimum sleeping space requirements prescribed for such groups of ratings in paragraph 5 of Article 10.

3. In ships in which the crew in any department are persons of widely different national habits and customs, separate and appropriate sleeping and living accommodation shall be provided as may be necessary to meet the requirements of the different groups.

4. In the case of the ships mentioned in paragraph 5 of Article 10 the hospital, dining, bathing and sanitary facilities shall be provided and maintained on a standard, in regard to their quantity and practical usefulness, equal or comparable to that which obtains aboard all other ships of similar type and belonging to the same registry.

5. The competent authority shall, when framing special regulations under this Article, consult the recognised bona fide trade unions of seafarers concerned and the organisations of shipowners and/or the shipowners employing them.

Article 17

1. Crew accommodation shall be maintained in a clean and decently habitable condition and shall be kept free of goods and stores not the personal property of the occupants.

2. The master, or an officer specially deputed for the purpose by him, accompanied by one or more members of the crew, shall inspect all crew accommodation at intervals of not more than one week. The results of each such inspection shall be recorded.

PART IV – APPLICATION OF CONVENTION TO EXISTING SHIPS

Article 18

1. Subject to the provisions of paragraphs 2, 3 and 4 of this Article, this Convention applies to ships the keels of which are laid down subsequent to the coming into force of the Convention for the territory of registration.

2. In the case of a ship which is fully complete on the date of the coming into force of this Convention for the territory of registration and which is below the standard set by Part III of this Convention, the competent authority may, after consultation with the organisations of shipowners and/or the shipowners and with the bona fide trade unions of seafarers, require such alterations for the purpose of bringing the ship into conformity with the requirements of the Convention as it deems possible, having regard to the practical problems involved, to be made when—

- (a) The ship is re-registered;
- (b) substantial structural alterations or major repairs are made to the vessel as a result of long-range plans and not as a result of an accident or emergency.

3. In the case of a ship in the process of buildings and/or reconversion on the date of the coming into force of this Convention for the territory of registration, the competent authority may, after consultation with the organisations of shipowners and/or the shipowners and with the bona fide trade unions of seafarers, require such alterations for the purpose of bringing the ship into conformity with the requirements of the Convention as it deems possible having regard to the practical problems involved; such alterations shall constitute final compliance with the terms of this Convention, unless and until the ship be re-registered.

4. In the case of a ship, other than such a ship as is referred to in paragraphs 2 and 3 of this Article or a ship to which the provisions of this Convention were applicable while she was under construction, being re-registered in a territory after the date of the coming into force of this Convention for that territory, the competent authority may, after consultation with the organisations of shipowners and/or the shipowners and with the bona fide trade unions of seafarers, require such alterations for the purpose of bringing the ship into conformity with the requirements of the Convention as it deems possible having regard to the practical problems involved; such alterations shall constitute final compliance with the terms of this Convention, unless and until the ship is again re-registered.

PART V – FINAL PROVISIONS

Article 19

Nothing in this Convention shall affect any law, award, custom or agreement between shipowners and seafarers which ensures more favourable conditions than those provided for by this Convention.

Article 20

The formal ratifications of this Convention shall be communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration.

Article 21

1. This Convention shall be binding only upon those Members of the International Labour Organisation whose ratifications have been registered with the Director-General.

2. It shall come into force six months after the date on which there have been registered ratifications by seven of the following countries; United State of America, Argentine Republic, Australia, Belgium, Brazil, Canada, Chile, China, Denmark, Finland, France, United Kingdom of Great Brirain and Northern Ireland, Greece, India, Ireland, Italy, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Sweden, Turkey and Yugoslavia, including at least four countries each of which has at least one million gross register tons of shipping. This provision is included for the purpose of facilitating and encouraging early ratification of the Convention by Member States.

3. Thereafter, this Convention shall come into force for any member six months after the date on which its ratification has been registered.

Article 22

1. A Member which has ratified this Convention may denounce it after the expiration of ten years from the date on which the Convention comes into force, by an act communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration. Such denunciation shall not take effect until one year after the date on which it is registered.

2. Each Member which has ratified this Convention and which does not, within the year following the expiration of the period of ten years mentioned in the preceding paragraph, exercise the right of denunciation provided for in this Article, will be bound for another period of ten years and, thereafter, may denounce this Convention at the expiration of each period of ten years under the terms provided for in this Article.

Article 23

1. The Director-General of the International Labour Office shall notify all the members of the International Labour Organisation of the registration of all ratifications and denunciations communicated to him by the Members of the Organisation.

2. When notifying the Members of the Organisation of the registration of the last of the ratification required to bring the Convention into force, the Director-General shall draw the attention of the Members of the Organisation to the date upon which the Convention will come into force.

Article 24

The Director-General of the International Labour Office shall communicate to the Secretary-General of the United Nations for registration in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations full particulars of all ratifications and acts of denunciation registered by him in accordance with the provisions of the preceding Articles.

Article 25

At such times as it may consider necessary the Governing Body of the International Labour Office shall present to the General Conference a report on the working of this Convention and shall examine the desirability of placing on the agenda of the Conference the question of its revision in whole or in part.

Article 26

1. Should the Conference adopt a new Convention revising this Convention in whole or in part, then, unless the new Convention otherwise provides—

- (a) The ratification by a Member of the new revising Convention shall ipso jure involve the immediate denunciation of this Convention, notwithstanding the provisions of Article 22 above, if and when the new revising Convention shall have come into force;
- (b) as from the date when the new revising Convention comes into force, this Convention shall cease to be open to ratification by the Members.

2. This Convention shall in any case remain in force in its actual form and content for those Members which have ratified it but have not ratified the revising Convention.

Article 27

The English and French versions of the text of this Convention are equally authoritative.

ΜΕΡΟΣ ΙΙ
ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ
ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΗΣ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ

(Αναθεωρημένη) 1949

(Σύμβαση 92 του 1949)

Η Γενική Συνδιάσκεψη της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας,

Αφού συγκλήθηκε στη Γενεύη από το Διοικητικό Συμβούλιο του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας και αφού συνήλθε εκεί την 8η Ιουνίου 1949, στην τριακοστή δεύτερη Σύνοδό της, και

Αφού αποφάσισε την υιοθέτηση ορισμένων προτάσεων σχετικά με τη μερική αναθεώρηση της Σύμβασης περί των Χώρων Ενδιαίτησης των Πληρωμάτων 1946, που υιοθετήθηκε από τη Συνδιάσκεψη στην 28η Σύνοδό της, η οποία περιλαμβάνεται στο δωδέκατο θέμα της ημερήσιας διάταξης της συνόδου, και

Αφού αποφάσισε ότι οι προτάσεις αυτές πρέπει να λάβουν τον τύπο μιας Διεθνούς Σύμβασης,

υιοθετεί σήμερα τη δέκατη όγδοη ημέρα του Ιουνίου του χίλια εννιακόσια σαράντα εννιά την ακόλουθη Σύμβαση που αποκαλείται ως η περί των Χώρων Ενδιαίτησης Πληρωμάτων Σύμβαση (Αναθεωρημένη), 1949.

ΜΕΡΟΣ Ι – ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

1. Η Σύμβαση αυτή εφαρμόζεται σε κάθε ποντοπόρο σκάφος με μηχανική προώθηση, δημόσιο ή ιδιωτικό, που χρησιμοποιείται στη μεταφορά φορτίου ή προσώπων για εμπορικό σκοπό και είναι νηολογημένο στην επικράτεια που ισχύει η Σύμβαση αυτή.

2. Εθνικοί νόμοι ή κανονισμοί θα καθορίζουν πότε τα σκάφη θεωρούνται ποντοπόρα για το σκοπό της Σύμβασης αυτής.

3. Η Σύμβαση αυτή δεν εφαρμόζεται σε:

- (α) Σκάφη κάτω των 500 κόνων·
- (β) σκάφη που κινούνται κυρίως με πανιά αλλά είναι εφοδιασμένα με βοηθητικές μηχανές·
- (γ) σκάφη που χρησιμοποιούνται στην αλιεία, ή στη φαλαινοθηρία ή σε παρόμοιες επιχειρήσεις·
- (δ) ρυμουλκά.

4. Νοείται ότι η Σύμβαση αυτή θα έχει εφαρμογή όπου αυτό είναι λογικό και εφικτό—

- (α) Σε σκάφη μεταξύ 200 και 500 κόνων· και
- (β) στους χώρους ενδιαίτησης προσώπων που απασχολούνται σε συνηθισμένη ναυτική εργασία πάνω σε σκάφη που χρησιμοποιούνται στη φαλαινοθηρία ή σε παρόμοιες επιχειρήσεις.

5. Νοείται επίσης, ότι οποιεσδήποτε από τις απαιτήσεις που περιέχονται στο Μέρος ΙΙΙ της Σύμβασης αυτής δυνατό να διαφοροποιούνται στην περίπτωση οποιουδήποτε πλοίου, αν η αρμόδια αρχή, αφού συμβουλευθεί τις οργανώσεις των πλοιοκτητών και/ή τους πλοιοκτήτες και τις καλή τη πίστει συντεχνίες ναυτικών, πεισθεί ότι οι διαφοροποιήσεις που θα γίνουν παρέχουν αντίστοιχα πλεονεκτήματα ως αποτέλεσμα των οποίων οι συνολικοί όροι δεν είναι λιγότερο ευνοϊκοί από εκείνους οι οποίοι θα προέκυπταν από την πλήρη εφαρμογή των προνοιών της Σύμβασης· λεπτομέρειες όλων αυτών των διαφοροποιήσεων θα κοινοποιούνται από το Μέλος στο Γενικό Διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας ο οποίος θα τις γνωστοποιεί στα Μέλη της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας.

Άρθρο 2

Στη Σύμβαση αυτή—

- (α) Ο όρος “πλοίο” σημαίνει σκάφος στο οποίο εφαρμόζεται η Σύμβαση·
- (β) ο όρος “κόρροι” σημαίνει κόρρους ολικής χωρητικότητας·
- (γ) ο όρος “επιβατηγό πλοίο” σημαίνει πλοίο για το οποίο υπάρχει σε ισχύ είτε—
 - (i) πιστοποιητικό ασφάλειας που εκδόθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις της ισχύουσας Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, ή
 - (ii) πιστοποιητικό μεταφοράς επιβατών,
- (δ) ο όρος “αξιωματικός” σημαίνει πρόσωπο, εκτός από τον πλοίαρχο, που έχει το βαθμό του αξιωματικού σύμφωνα με εθνικούς νόμους ή κανονισμούς, ή, στην απουσία οποιουδήποτε σχετικού νόμου ή κανονισμών, σύμφωνα με συλλογική σύμβαση ή έθιμο,
- (ε) ο όρος “κατώτερο πλήρωμα” σημαίνει μέλος πληρώματος εκτός από αξιωματικό,
- (στ) ο όρος “υπαξιωματικός” σημαίνει μέλος κατώτερου πληρώματος που υπηρετεί σε θέση εποπτείας ή σε θέση ειδικής ευθύνης ο οποίος κατατάσσεται ως υπαξιωματικός από εθνικούς νόμους ή κανονισμούς ή, στην απουσία οποιωνδήποτε σχετικών νόμων ή κανονισμών, από συλλογική σύμβαση ή έθιμο,
- (ζ) ο όρος “χώροι ενδιαίτησης του πληρώματος” περιλαμβάνει τέτοιους κοιτώνες, τραπεζαρίες, χώρους υγιεινής, νοσοκομειακές εγκαταστάσεις και αίθουσες αναψυχής όπως προβλέπονται για χρήση από το πλήρωμα,
- (η) ο όρος “καθορισμένο” σημαίνει καθορισμένο από εθνικούς νόμους ή κανονισμούς ή από την αρμόδια αρχή,
- (θ) ο όρος “εγκεκριμένο” σημαίνει εγκεκριμένο από την αρμόδια αρχή,
- (ι) ο όρος “επανηθολογημένο” σημαίνει επανηθολογημένο με την ευκαιρία ταυτόχρονης αλλαγής στην επικράτεια της νηολόγησης και ιδιοκτησίας του σκάφους.

Άρθρο 3

1. Κάθε Μέλος για το οποίο ισχύει η Σύμβαση αυτή αναλαμβάνει να διατηρεί σε ισχύ νόμους ή κανονισμούς οι οποίοι να διασφαλίζουν την εφαρμογή των διατάξεων των Μερών II, III και IV της Σύμβασης αυτής.

2. Οι νόμοι ή οι κανονισμοί θα-

- (α) Απαιτούν όπως η αρμόδια αρχή τους γνωστοποιεί σε όλα τα ενδιαφερόμενα πρόσωπα·
- (β) καθορίζουν τα πρόσωπα που είναι υπεύθυνα για την τήρησή τους·
- (γ) προβλέπουν επαρκείς ποινές για κάθε παράβασή τους·
- (δ) προβλέπουν για την τήρηση ενός συστήματος επιθεώρησης κατάλληλου για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής εφαρμογής τους·
- (ε) απαιτούν όπως η αρμόδια αρχή συμβουλευτεί τις οργανώσεις πλοιοκτητών και/ή τους πλοιοκτήτες και τις αναγνωρισμένες καλή τη πίστει συντεχνίες των ναυτικών σχετικά με την κατάρτιση κανονισμών και θα συνεργάζεται όσο είναι πρακτικά με τα μέρη αυτά για την τήρησή τους.

ΜΕΡΟΣ II – ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΗΣ
ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

Άρθρο 4

1. Προτού αρχίσει η κατασκευή ενός πλοίου θα υποβάλλεται για έγκριση προς την αρμόδια αρχή σχέδιο του πλοίου στο οποίο θα φαίνεται σε καθορισμένη κλίμακα ο τόπος και η γενική κατανομή των χώρων ενδιαίτησης του πληρώματος.

2. Προτού αρχίσει η κατασκευή των χώρων ενδιαίτησης του πληρώματος και προτού μετατραπούν ή ανακατασκευασθούν οι χώροι ενδιαίτησης σε υφιστάμενο πλοίο θα υποβάλλονται για έγκριση προς την αρμόδια αρχή λεπτομερή σχέδια και πληροφορίες που αφορούν τους χώρους ενδιαίτησης στα οποία θα φαίνονται σε καθορισμένη κλίμακα και με καθορισμένες λεπτομέρειες η κατανομή κάθε χώρου, η διάθεση επίπλων και εξοπλισμού, τα μέσα και η διάταξη του εξαερισμού, φωτισμού και θέρμανσης και οι υγειονομικές εγκαταστάσεις: Νοείται ότι σε περίπτωση επείγουσας ανάγκης ή προσωρινών μετατροπών ή ανακατασκευών που εκτελέστηκαν εκτός της επικράτειας στην οποία το πλοίο είναι νηολογημένο, θα θεωρείται ικανοποιητική με την πρόνοια αυτή αν τα σχέδια υποβληθούν μεταγενέστερα στην αρμόδια αρχή για έγκριση.

Άρθρο 5

Σε κάθε περίπτωση όταν-

- (α) Ένα πλοίο νηολογείται ή επανανηολογείται·
- (β) οι χώροι ενδιαίτησης του πληρώματος ενός πλοίου έχουν ουσιαστικά τροποποιηθεί ή ανακατασκευαστεί·

- (γ) έχει υποβληθεί στην αρμόδια αρχή παράπονο, κατά τον καθορισμένο τρόπο και έγκαιρα ώστε να αποφευχθεί οποιαδήποτε καθυστέρηση στο σκάφος, από αναγνωρισμένη καλή τη πίστη συντεχνία ναυτικών που αντιπροσωπεύει ολόκληρο ή μέρος του πληρώματος ή από καθορισμένο αριθμό ή ποσοστό μελών πληρώματος του πλοίου, ότι οι χώροι ενδιαίτησης δεν είναι σύμφωνοι με τις διατάξεις της Σύμβασης αυτής,

η αρμόδια αρχή θα επιθεωρεί το πλοίο και θα ικανοποιείται ότι οι χώροι ενδιαίτησης του πληρώματος πληρούν τις απαιτήσεις των νόμων και κανονισμών.

ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ – ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

Άρθρο 6

1. Η τοποθεσία, τα μέσα πρόσβασης, η κατασκευή και η διάταξη, σε σχέση με άλλους χώρους ενδιαίτησης του πληρώματος θα είναι τέτοια ώστε να εξασφαλίζεται η απαραίτητη ασφάλεια, προστασία από τον καιρό και τη θάλασσα και μόνωση από θερμότητα ή ψύχος, υπερβολικό θόρυβο ή αναθυμιάσεις από άλλους χώρους.

2. Δε θα υπάρχουν απευθείας ανοίγματα προς τους κοιτώνες από τους χώρους φορτίου και μηχανών, ή από μαγειρεία, δωμάτια λαμπτήρων και χρωμάτων ή από αποθήκες μηχανοστασίου, καταστρώματος και άλλων γενικών αποθηκών, στεγνωτηρίων, κοινών πλυντηρίων ή αποχωρητηρίων. Το μέρος αυτό των διαφραγμάτων που διαχωρίζει τέτοιους χώρους από τους κοιτώνες καθώς και εξωτερικά διαφράγματα θα είναι κατασκευασμένα ικανοποιητικά από χάλυβα ή άλλη εγκεκριμένη ύλη και θα είναι υδατοστεγή και αεροστεγή.

3. Εξωτερικά διαφράγματα κοιτώνων και εστιατόρων θα είναι επαρκώς μονωμένα. Όλες οι επικαλύψεις μηχανών και όλα τα συνοριακά διαφράγματα μαγειρείων και άλλων χώρων στους οποίους παράγεται θερμότητα θα είναι επαρκώς μονωμένα όπου υπάρχει η πιθανότητα να παρουσιαστούν επιδράσεις θερμότητας σε γειτονικά διαμερίσματα ή διαδρόμους. Θα λαμβάνεται επίσης πρόνοια ώστε να εξασφαλίζεται προστασία από τις επιδράσεις θερμότητας των σωλήνων ατμού και/ή παροχής ζεστού νερού.

4. Εσωτερικά διαφράγματα θα είναι από εγκεκριμένο υλικό το οποίο δεν επιτρέπει την ανάπτυξη ζουφίων.

5. Κοιτώνες, τραπεζαρίες, αίθουσες αναψυχής και διάδρομοι στους χώρους ενδιαίτησης του πληρώματος θα είναι επαρκώς μονωμένα ώστε να αποφεύγεται η ψύξη ή η υπερθέρμανση.

6. Κύριοι σωλήνες ατμού και σωλήνες εξάτμισης βαρούλκων και παρόμοιων βοηθητικών μηχανημάτων δε θα διέρχονται από τους χώρους ενδιαίτησης του πληρώματος, ούτε, εφόσο τούτο είναι τεχνικά δυνατό, από διαδρόμους που οδηγούν στους χώρους ενδιαίτησης του πληρώματος. Όταν πράγματι διέρχονται από τέτοιους διαδρόμους θα είναι επαρκώς μονωμένοι και πλαισιωμένοι.

7. Εσωτερική επένδυση ή επίστρωση θα είναι από υλικό με επιφάνεια που να μπορεί να διατηρείται εύκολα καθαρή. Δε θα χρησιμοποιούνται γλωσσοειδείς και ραβδωτές ξύλινες επενδύσεις ή οποιαδήποτε μορφή κατασκευής που πιθανόν να επιτρέπει την ανάπτυξη ζωυφίων.

8. Η αρμόδια αρχή θα αποφασίζει μέχρι ποιού βαθμού θα απαιτείται η λήψη μέτρων πρόληψης ή επιβράδυνσης πυρκαϊάς στην κατασκευή των χώρων ενδιαίτησης.

9. Η επιφάνεια των τοιχωμάτων και της οροφής σε κοιτώνες και τραπεζαρίες θα μπορεί να διατηρείται εύκολα καθαρή και, αν είναι μπογιατισμένη, θα είναι ανοικτού χρώματος. Ασβεστοχρώματα δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται.

10. Οι επιφάνειες των τοιχωμάτων θα ανακαινίζονται ή επανορθώνονται εφόσον είναι αναγκαίο.

11. Τα καταστρώματα σε όλους τους χώρους ενδιαίτησης του πληρώματος θα είναι από εγκεκριμένο υλικό και τρόπο κατασκευής και θα παρέχουν επιφάνεια αδιαπέραστη από υγρασία και που να διατηρείται εύκολα καθαρή.

12. Όπου τα δάπεδα δεν είναι ενιαία, οι ενώσεις και οι πλευρές θα είναι στρογγυλεμένες ώστε να αποφεύγονται οι προεξοχές.

13. Θα προβλέπεται επαρκής αποχέτευση των νερών.

Άρθρο 7

1. Οι κοιτώνες και οι τραπεζαρίες πρέπει να αερίζονται επαρκώς.

2. Το σύστημα εξαερισμού πρέπει να είναι ρυθμισμένο έτσι ώστε να διατηρεί τον αέρα σε ικανοποιητική κατάσταση και να εξασφαλίζει ικανοποιητική κυκλοφορία αέρα σε όλες τις καιρικές και κλιματολογικές συνθήκες.

3. Πλοία που απασχολούνται τακτικά σε ταξίδια στις τροπικές θάλασσες και τον Περσικό Κόλπο θα είναι εφοδιασμένα με μηχανικά μέσα αερισμού καθώς και με ηλεκτρικούς ανεμιστήρες. Νοείται ότι ένα μόνο από τα μέσα αυτά χρειάζεται να τοποθετηθεί σε χώρους όπου τούτο εξασφαλίζει ικανοποιητικό εξαερισμό.

4. Πλοία που απασχολούνται εκτός των τροπικών θαλασσών θα είναι εφοδιασμένα είτε με μηχανικά μέσα αερισμού είτε με ηλεκτρικούς ανεμιστήρες. Η αρμόδια αρχή μπορεί να εξαιρέσει από τον όρο αυτό πλοία που απασχολούνται συνήθως σε ψυχρά νερά του βόρειου ή νότιου ημισφαιρίου.

5. Η κινητήρια δύναμη για τη λειτουργία των συστημάτων αερισμού που απαιτούνται από τις παραγράφους 3 και 4 θα είναι διαθέσιμη, εφόσον είναι πρακτικό, καθόλο το χρόνο που το πλήρωμα διαμένει ή εργάζεται στο πλοίο και οι συνθήκες το απαιτούν.

Άρθρο 8

1. Θα διατίθεται κατάλληλο σύστημα θέρμανσης των χώρων ενδιαίτησης του πληρώματος εκτός από τα πλοία που απασχολούνται αποκλειστικά σε ταξίδια στις τροπικές θάλασσες και τον Περσικό Κόλπο.

2. Το σύστημα θέρμανσης θα λειτουργεί, εφόσον είναι πρακτικό καθόλο το διάστημα που το πλήρωμα παραμένει ή εργάζεται στο πλοίο και οι συνθήκες το απαιτούν.

3. Σε όλα τα πλοία στα οποία απαιτείται η ύπαρξη συστήματος θέρμανσης, η θέρμανση θα παρέχεται με ατμό, ζεστό νερό, θερμό αέρα ή ηλεκτρισμό.

4. Σε οποιοδήποτε πλοίο στο οποίο η θέρμανση παρέχεται με θερμάστρα, θα λαμβάνονται μέτρα ώστε να διασφαλίζεται ότι η θερμάστρα είναι επαρκούς μεγέθους και ότι είναι κατάλληλα εγκατεστημένη και προφυλαγμένη και ότι δε μολύνεται ο αέρας.

5. Το σύστημα θέρμανσης θα είναι ικανό να διατηρεί τη θερμοκρασία στους χώρους ενδιαίτησης του πληρώματος σε ικανοποιητικό επίπεδο κάτω από κανονικές καιρικές και κλιματολογικές συνθήκες, τις οποίες ενδέχεται να συναντήσει το πλοίο κατά τη διάρκεια του πλου. Η αρμόδια αρχή θα καθορίσει το προβλεπόμενο επίπεδο.

6. Τα καλοριφέρ και άλλες συσκευές θέρμανσης θα είναι έτσι τοποθετημένες και, όπου είναι απαραίτητο, προφυλαγμένες ώστε να αποφεύγεται ο κίνδυνος πυρκαϊάς ή κίνδυνος ή μη άνετη διαμονή για το πλήρωμα.

Άρθρο 9

1. Με την επιφύλαξη ειδικών διευθετήσεων που δυνατό να επιτραπούν στα επιβατηγά πλοία, οι κοιτώνες και οι τραπεζαρίες θα φωτίζονται επαρκώς με φυσικό φωτισμό και θα εφοδιάζονται με επαρκή τεχνητό φωτισμό.

2. Όλοι οι χώροι πληρώματος θα φωτίζονται επαρκώς. Το ελάχιστο όριο φυσικού φωτισμού στους χώρους ενδιαίτησης θα είναι τέτοιο ώστε να επιτρέπει σε πρόσωπο με κανονική οπτική ικανότητα να διαβάσει σε αίθρια ημέρα συνηθισμένη εφημερίδα σε οποιοδήποτε χώρο που παρέχεται για ελεύθερη κυκλοφορία. Όταν δεν είναι δυνατό να παρασχεθεί επαρκής φυσικός φωτισμός, θα παρέχεται τεχνητός φωτισμός σύμφωνα με τα πιο πάνω ελάχιστα επίπεδα.

3. Σε όλα τα πλοία θα υπάρχουν ηλεκτρικά φώτα στους χώρους ενδιαίτησης του πληρώματος. Αν δεν υπάρχουν δύο ανεξάρτητες ηλεκτροπαραγωγικές πηγές για φωτισμό, θα παρέχεται συμπληρωματικός φωτισμός με κατάλληλα κατασκευασμένους λαμπτήρες, ή άλλες φωτιστικές συσκευές για επείγουσα χρήση.

4. Ο τεχνητός φωτισμός θα διατίθεται έτσι ώστε να παρέχεται το μέγιστο όφελος στους διαμένοντες στο δωμάτιο.

5. Στους κοιτώνες, θα τοποθετείται στο άνω μέρος κάθε κρεβατιού ένας ηλεκτρικός λαμπτήρας για διάβασμα.

Άρθρο 10

1. Οι κοιτώνες θα τοποθετούνται πάνω από τη γραμμή φόρτωσης, στη μέση του πλοίου ή την πρύμνη.

2. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις η αρμόδια αρχή μπορεί, αν το μέγεθος, ο τύπος ή το είδος της απασχόλησης του πλοίου καθιστούν οποιαδήποτε άλλη τοποθέτηση μη λογική ή μη πρακτική, να επιτρέψει την τοποθέτηση των κοιτώνων στην πλώρη του πλοίου αλλά σε καμιά περίπτωση πέρα από το διάφραγμα σύγκουσης.

3. Στα επιβατηγά πλοία η αρμόδια αρχή μπορεί, με τον όρο ότι γίνονται ικανοποιητικές διευθετήσεις για φωτισμό και αερισμό, να επιτρέψει την τοποθέτηση των κοιτώνων κάτω από τη γραμμή φόρτωσης, αλλά σε καμιά περίπτωση ακριβώς κάτω από τους διαδρόμους εργασίας.

4. Η επιφάνεια κοιτώνων κατά άτομο που προορίζονται για κατώτερο πλήρωμα δεν πρέπει να είναι μικρότερη από-

- (α) 20 τετρ. πόδια ή 1,85 τετρ. μέτρα σε πλοία κάτω από 800 κόρους.
- (β) 25 τετρ. πόδια ή 2,35 τετρ. μέτρα σε πλοία πάνω από 800 κόρους άλλα κάτω από 3.000 κόρους.
- (γ) 30 τετρ. πόδια ή 2,78 τετρ. μέτρα σε πλοία πάνω από 3.000 κόρους:

Νοείται ότι στην περίπτωση των επιβατηγών πλοίων στα οποία διαμένουν στον ίδιο κοιτώνα περισσότερα από τέσσερα μέλη κατώτερου πληρώματος, η ελάχιστη επιφάνεια κατ' άτομο μπορεί να είναι 24 τετρ. πόδια (2,22 τ.μ.).

5. Στην περίπτωση πλοίων στα οποία απασχολούνται τέτοιες ομάδες κατώτερων πληρωμάτων που καθιστούν αναγκαία την απασχόληση σημαντικά μεγαλύτερου αριθμού κατώτερου πληρώματος από ότι θα απασχολείτο διαφορετικά, η αρμόδια αρχή μπορεί, αναφορικά με τις ομάδες αυτές να μειώσει την κατ' άτομο επιφάνεια των κοιτώνων με τους όρους ότι-

- (α) Ο συνολικός χώρος κοιτώνων που διατίθεται στην ομάδα ή στις ομάδες δε θα είναι μικρότερος εκείνου που θα διατίθετο αν ο αριθμός δεν αυξανόταν τόσο, και
- (β) η ελάχιστη επιφάνεια των κοιτώνων δε θα είναι μικρότερη από-
 - (i) 18 τετρ. πόδια (1,67 τ.μ.) κατ' άτομο σε πλοία κάτω από 3.000 κόρους,
 - (ii) 20 τετρ. πόδια (1,85 τ.μ.) κατ' άτομο σε πλοία πάνω από 3.000 κόρους.

6. Χώρος που καταλαμβάνεται από κρεβάτια και ντουλάπια, σιφονιέρες και καθίσματα θα περιλαμβάνεται στον υπολογισμό της επιφάνειας. Θα εξαιρούνται μικροί ή ακανόνιστου σχήματος χώροι οι οποίοι δεν προσθέτουν αποτελεσματικά στο χώρο που διατίθεται για ελεύθερη διακίνηση και δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την τοποθέτηση επίπλων.

7. Το καθαρό ύψος στους κοιτώνες του πληρώματος δε θα είναι λιγότερο από 6 πόδια και 3 ίντσες (1,90 μέτρα).

8. Θα υπάρχει ικανοποιητικός αριθμός κοιτώνων έτσι ώστε να παρέχεται ξεχωριστό δωμάτιο ή δωμάτια για κάθε Τμήμα. Νοείται ότι η αρμόδια αρχή μπορεί να εφαρμόσει ελαστικότερα την απαίτηση αυτή στην περίπτωση των μικρών πλοίων.

9. Ο αριθμός των ατόμων που επιτρέπεται να κατέχουν κοιτώνες δε θα υπερβαίνει τα ακόλουθα ανώτατα όρια:

- (α) Αξιωματικοί υπεύθυνοι τμήματος, αξιωματικοί φυλακής γέφυρας και μηχανοστασίου και ασυρματιστές ή χειριστές ασυρμάτου: ένα άτομο σε κάθε δωμάτιο·
- (β) άλλοι αξιωματικοί: ένα άτομο σε κάθε δωμάτιο όταν είναι δυνατό, και σε καμιά περίπτωση περισσότεροι από δύο·
- (γ) υπαξιωματικοί: ένα ή δύο άτομα σε κάθε δωμάτιο και σε καμιά περίπτωση περισσότεροι από δύο·
- (δ) κατώτερο πλήρωμα: δύο ή τρία άτομα σε κάθε δωμάτιο όπου είναι δυνατό και σε καμιά περίπτωση περισσότεροι από τέσσερις.

10. Προς το σκοπό της εξασφάλισης επαρκούς και πιο άνετης ενδιαίτησης η αρμόδια αρχή μπορεί, αφού συμβουλευθεί τις οργανώσεις πλοιοκτητών και/ή τους πλοιοκτήτες και τις καλή τη πίστη συντεχνίες ναυτικών, να εγκρίνει όπως διαμένουν μέχρι δέκα μέλη του κατώτερου πληρώματος σε κάθε κοιτώνα στην περίπτωση μερικών επιβατηγών πλοίων.

11. Ο ανώτατος αριθμός προσώπων που μπορεί να διαμένει σε κάθε κοιτώνα θα σημειώνεται κατά τρόπο ανεξίτηλο και ευανάγνωστο σε κάποιο σημείο του δωματίου ώστε να είναι εύκολα ορατός.

12. Σε κάθε μέλος του πληρώματος πρέπει να διατίθεται ξεχωριστό κρεβάτι.

13. Τα κρεβάτια δε θα τοποθετούνται το ένα δίπλα στο άλλο με τέτοιο τρόπο ώστε η πρόσβαση στο ένα κρεβάτι να γίνεται μόνο με υπερπήδηση άλλου.

14. Τα κρεβάτια δε θα τοποθετούνται επάλληλα περισσότερα από δύο. Στην περίπτωση κρεβατιών που είναι τοποθετημένα κατά μήκος της πλευράς του πλοίου θα υπάρχει μόνο μια σειρά όπου υπάρχει παραφωτίδα πάνω από ένα κρεβάτι.

15. Σε επάλληλα κρεβάτια το κάτω κρεβάτι δεν πρέπει να απέχει λιγότερο από 12 ίντσες (0,30 εκατ.) από το δάπεδο. Το από πάνω κρεβάτι θα τοποθετείται στη μέση περίπου της απόστασης μεταξύ του κάτω μέρους του χαμηλότερου κρεβατιού και της χαμηλότερης πλευράς δοκών της οροφής.

16. Οι ελάχιστες εσωτερικές διαστάσεις ενός κρεβατιού θα είναι 6 πόδια 3 ίντσες επί 2 πόδια 3 ίντσες (1,90 επί 0,68 μέτρα).

17. Το πλαίσιο και η προστατευτική σανίδα πτώσης του κρεβατιού, αν υπάρχουν, θα είναι από εγκεκριμένο σκληρό και λείο υλικό το οποίο δε θα σκουριάζει και δε θα διευκολύνει την ανάπτυξη ζωυφίων.

18. Αν για την κατασκευή κρεβατιών χρησιμοποιούνται σωληνωτά πλαίσια, αυτά θα είναι συγκολλημένα τελείως και χωρίς οπές από τις οποίες μπορούν να περάσουν ζωύφια.

19. Κάθε κρεβάτι θα είναι εφοδιασμένο με ελατηριακή βάση ή στρώμα με ελατήρια και με στρώμα από εγκεκριμένο υλικό. Δε θα χρησιμοποιείται άχυρο ή άλλο υλικό επιδεικτικό ανάπτυξης ζωυφίων.

20. Όταν ένα κρεβάτι τοποθετείται πάνω από άλλο, κάτω από το πλέγμα του πάνω κρεβατιού θα τοποθετείται χώρισμα από ξύλο, ύφασμα ή άλλο κατάλληλο υλικό για προστασία από τη σκόνη.

21. Οι κοιτώνες θα είναι σχεδιασμένοι και εξοπλισμένοι με τέτοιο τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται λογική άνεση στους διαμένοντες και να διευκολύνεται το σύγγραμμά τους.

22. Η επίπλωση θα περιλαμβάνει μια ιματιοθήκη για κάθε διαμέμοντα. Οι ιματιοθήκες δε θα είναι μικρότερες από 5 πόδια (1,52 μέτρα) ύψος και επιφάνειας πλάγιας τομής 300 τετρ. ιντσών (19,30 δέκατα του μέτρου) και θα είναι εφοδιασμένες με ένα ράφι και πόρπη για λουκέτο. Το λουκέτο θα το προμηθεύεται ο ίδιος ο διαμέμοντας.

23. Κάθε κοιτώνας θα εφοδιάζεται με ένα τραπέζι ή ένα γραφείο σταθερού, αναδιπλωμένου ή κυλιόμενου τύπου και με αναπαυτικά καθίσματα όπως αυτό είναι αναγκαίο.

24. Η επίπλωση θα είναι από λείο και σκληρό υλικό που δε θα υπόκειται σε σκεύρωμα ή σκουριά.

25. Το συρτάρι ή ο αντίστοιχος χώρος για κάθε διαμένοντα δε θα είναι μικρότερος από 2 κυβικά πόδια (0,56 κυβ. μέτρα).

26. Οι κοιτώνες θα είναι εφοδιασμένοι με κουρτίνες στα φινιστρίνια.

27. Οι κοιτώνες θα είναι εφοδιασμένοι με έναν καθρέπτη, μικρά ερμάρια για τα είδη τουαλέτας, ένα ράφι για βιβλία και ικανοποιητικό αριθμό κρεμαστρών.

28. Εφόσον είναι πρακτικό η κατανομή των χώρων κατάκλισης του πληρώματος θα γίνεται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να χωρίζονται οι άνδρες των φυλακών και να μη μοιράζονται τον ίδιο κοιτώνα άνδρες φυλακών ημέρας με άνδρες νυκτερινών φυλακών.

Άρθρο 11

1. Σε όλα τα πλοία θα υπάρχει αρκετός χώρος για τραπεζαρίες.

2. Σε πλοία κάτω από 1.000 κόρους θα υπάρχει ξεχωριστός χώρος τραπεζαρίας για—

(α) Τον πλοίαρχο και τους αξιωματικούς·

(β) τους υπαξιωματικούς και το λοιπό κατώτερο πλήρωμα·

3. Σε πλοία πάνω από 1.000 κόρους θα υπάρχει ξεχωριστός χώρος τραπεζαρίας για—

(α) Τον πλοίαρχο και αξιωματικούς·

(β) τους υπαξιωματικούς καταστρώματος και το λοιπό κατώτερο πλήρωμα·

(γ) τους υπαξιωματικούς μηχανοστασίου και το λοιπό κατώτερο πλήρωμα·

Νοείται ότι—

(i) η μία από τις δύο τραπεζαρίες για τους υπαξιωματικούς και το λοιπό κατώτερο πλήρωμα, μπορεί να διατεθεί για τους υπαξιωματικούς και η άλλη για το κατώτερο πλήρωμα·

(ii) μπορεί να υπάρχει μία τραπεζαρία για τους υπαξιωματικούς γέφυρας και μηχανοστασίου και το λοιπό κατώτερο πλήρωμα στις περιπτώσεις στις οποίες οι οργανώσεις των πλοιοκτητών και/ή οι πλοιοκτήτες και οι αναγνωρισμένες καλή τη πίστη συντεχνίες των ενδιαφερόμενων ναυτικών έχουν εκφράσει προτίμηση για τέτοια διαρρύθμιση.

4. Θα παρέχεται ικανοποιητικός χώρος τραπεζαρίας για το τμήμα τροφοδοσίας είτε με τη διάθεση ξεχωριστής τραπεζαρίας είτε παρέχοντάς τους το δικαίωμα να χρησιμοποιούν τις τραπεζαρίες που προορίζονται για άλλες κατηγορίες στην περίπτωση πλοίων 5.000 κόρων ή πάνω από 5.000 κόρους με περισσότερα από πέντε πρόσωπα στο τμήμα τροφοδοσίας θα λαμβάνεται πρόνοια για την ύπαρξη ξεχωριστής τραπεζαρίας.

5. Οι διαστάσεις και ο εξοπλισμός κάθε τραπεζαρίας θα είναι επαρκείς για τον αριθμό των προσώπων που πιθανόν να τη χρησιμοποιούν οποιαδήποτε ώρα.

6. Οι τραπεζαρίες θα είναι εξοπλισμένες με τραπέζια και εγκεκριμένα καθίσματα επαρκή για τον αριθμό των προσώπων που πιθανόν να τις χρησιμοποιούν οποιαδήποτε ώρα.

7. Η αρμόδια αρχή μπορεί να επιτρέψει τέτοιες εξαιρέσεις από τους πιο πάνω κανόνες σχετικά με τις τραπεζαρίες, όσο είναι αναγκαίο για την αντιμετώπιση των ειδικών συνθηκών που επικρατούν σε επιβατηγά πλοία.

8. Οι τραπεζαρίες θα τοποθετούνται μακριά από τους κοιτώνες και όσο είναι δυνατό κοντά στα μαγειρεία.

9. Όπου τα διαθέσιμα κυλκεία (δισπέντρες) δεν είναι προσιτά στις τραπεζαρίες, θα παρέχονται κατάλληλα ερμάρια για τα σκεύη της τραπεζαρίας και κατάλληλες εγκαταστάσεις για τον καθορισμό των σκευών.

10. Η επιφάνεια των τραπεζιών και των καθισμάτων θα είναι από υλικό ανθεκτικό στην υγρασία, χωρίς ρωγμές και εύκολο στον καθαρισμό.

Άρθρο 12

1. Σε όλα τα πλοία θα υπάρχει σε ανοικτό κατάστρωμα ένας ή περισσότεροι χώροι στους οποίους το πλήρωμα θα μπορεί να μεταβαίνει όταν είναι εκτός υπηρεσίας. Ο χώρος ή οι χώροι αυτοί θα έχουν επαρκή έκταση ανάλογη με το μέγεθος του πλοίου και το πλήρωμα.

2. Θα προβλέπονται αίθουσες αναψυχής για τους αξιωματικούς και τα κατώτερα πληρώματα, βολικά τοποθετημένες και κατάλληλα επιπλωμένες. Όταν αυτό δεν παρέχεται χωριστά από τις τραπεζαρίες, αυτές θα είναι σχεδιασμένες, επιπλωμένες και εφοδιασμένες για να παρέχουν ευκολίες αναψυχής.

Άρθρο 13

1. Σε όλα τα πλοία θα υπάρχουν αρκετές εγκαταστάσεις υγιεινής που να περιλαμβάνουν νιπτήρες, μπάνια και/ή καταιωνιστήρες (ντους).

2. Θα υπάρχει ο ακόλουθος ελάχιστος αριθμός ιδιαίτερων αποχωρητηρίων:

(α) Σε πλοία κάτω από 800 κόρους, τρία,

(β) σε πλοία 800 ή πάνω, αλλά κάτω από 3.000 κόρους, τέσσερα,

(γ) σε πλοία πάνω από 3.000 κόρους, έξι,

(δ) σε πλοία όπου οι ασυρματιστές ή οι χειριστές ασυρμάτου διαμένουν σε απομονωμένη τοποθεσία θα παρέχονται εγκαταστάσεις υγιεινής κοντά ή συνεχόμενες με αυτή.

3. Εθνικοί νόμοι ή κανονισμοί θα καθορίσουν την κατανομή αποχωρητηρίων στις διάφορες κατηγορίες, με την επιφύλαξη των διατάξεων της παραγρ. 4 του άρθρου αυτού.

4. Για όλα τα μέλη του πληρώματος τα οποία δεν κατέχουν δωμάτια με ιδιαίτερες εγκαταστάσεις υγιεινής θα υπάρχουν εγκαταστάσεις υγιεινής για κάθε κατηγορία πληρώματος κατά την ακόλουθη κλίμακα:

- (α) Ένα μπάνιο και/ή ένα ντους για κάθε οκτώ άτομα ή λιγότερα,
- (β) ένα αποχωρητήριο για κάθε οκτώ άτομα ή λιγότερα,
- (γ) ένας νιπτήρας για κάθε έξι άτομα ή λιγότερα:

Νοείται ότι όταν ο αριθμός των ατόμων σε μια κατηγορία υπερβαίνει ένα ζυγό πολλαπλάσιο του καθορισμένου αριθμού με λιγότερο από το μισό του καθορισμένου αριθμού, η υπέρβαση αυτή μπορεί να αγνοείται για το σκοπό της παραγράφου αυτής.

5. Όταν ο συνολικός αριθμός του πληρώματος υπερβαίνει τους 100 και σε επιβατηγά σκάφη που συνήθως απασχολούνται με ταξίδια διάρκειας όχι μεγαλύτερης των τεσσάρων ωρών, η αρμόδια αρχή μπορεί να λάβει υπόψη ειδικές διευθετήσεις ή κάποια μείωση στον αριθμό των απαιτούμενων ευκολιών υγιεινής.

6. Σε όλους τους κοινούς χώρους καθαρισμού θα υπάρχουν διαθέσιμα κρύο και ζεστό φρέσκο νερό ή μέσα θέρμανσης του νερού. Η αρμόδια αρχή, αφού διαβουλευθεί με τις οργανώσεις των πλοιοκτητών και/ή τους πλοιοκτήτες και τις αναγνωρισμένες καλή τη πίστη συντεχνίες ναυτικών, μπορεί να καθορίσει την ανώτατη ποσότητα φρέσκου νερού που μπορεί να αποκτηθεί από τον πλοιοκτήτη να παρέχει για κάθε άνδρα για κάθε ημέρα.

7. Οι νιπτήρες και τα μπάνια θα είναι ικανοποιητικού μεγέθους και κατασκευασμένα από εγκεκριμένο υλικό με λεία επιφάνεια που δεν υπόκειται σε ραγίσματα, αποφλοίωση ή σκούριασμα.

8. Όλα τα αποχωρητήρια θα διαθέτουν φυσικό αερισμό ανεξάρτητα από οποιοδήποτε άλλο μέρος των χώρων ενδιαίτησης.

9. Όλα τα αποχωρητήρια θα είναι εγκεκριμένου τύπου και εφοδιασμένα με παροχή άφθονου νερού, διαθέσιμο σε όλες τις ώρες και υποκείμενο σε ανεξάρτητο χειρισμό.

10. Οι σωλήνες αποχέτευσης θα είναι κατάλληλων διαστάσεων και κατασκευασμένοι κατά τρόπο που να μειώνει τον κίνδυνο φραξίματος και να διευκολύνει τον καθαρισμό.

11. Εγκαταστάσεις υγιεινής προοριζόμενες για χρήση από περισσότερα του ενός άτομου θα πληρούν τις παρακάτω απαιτήσεις:

- (α) Τα πατώματα θα είναι από εγκεκριμένο ανθεκτικό υλικό, που να καθαρίζεται εύκολα και να είναι ανθεκτικό στην υγρασία και θα αποστραγγίζονται κατάλληλα.
- (β) Τα ενδιάμεσα χωρίσματα θα είναι από χάλυβδο ή από άλλο εγκεκριμένο υλικό και θα είναι υδατοστεγή μέχρι τουλάχιστο 9 ίντσες (0,23 μ.) πάνω από το επίπεδο του καταστρώματος.
- (γ) Οι χώροι ενδιαίτησης θα φωτίζονται, θερμαίνονται και αερίζονται επαρκώς.
- (δ) Τα αποχωρητήρια θα είναι εγκατεστημένα σε μέρος ευκολοπρόσιτο από τους κοιτώνες και τα πλυντήρια αλλά ξεχωριστά χωρίς απευθείας επικοινωνία με τους κοιτώνες ή διάδρομο μεταξύ κοιτώνων και αποχωρητηρίων προς τον οποίο δεν υπάρχει άλλη πρόσβαση. Νοείται ότι η απαίτηση αυτή δε θα εφαρμόζεται όταν ένα αποχωρητήριο βρίσκεται σε διαμέρισμα μεταξύ δύο κοιτώνων όπου διαμένουν όχι περισσότερα από τέσσερα άτομα.

- (ε) Όπου υπάρχουν περισσότερα από ένα αποχωρητήρια σε ένα διαμέρισμα, θα είναι επαρκώς καλυμμένα, ώστε να εξασφαλίζεται η απομόνωση.

12. Σε όλα τα πλοία θα υπάρχουν ευκολίες πλυσίματος και στεγνώματος των ρούχων σε κλίμακα ανάλογη με τον αριθμό του πληρώματος και τη συνήθη διάρκεια του ταξιδιού.

13. Οι ευκολίες πλυσίματος ρούχων θα περιλαμβάνουν κατάλληλους νιπτήρες που μπορούν να εγκατασταθούν σε δωμάτια πλυσίματος αν η εγκατάσταση χωριστών πλυντηρίων δεν είναι λογικά πρακτική, με ικανοποιητική παροχή ψυχρού και ζεστού φρέσκου νερού ή με μέσα για τη θέρμανση του νερού.

14. Οι ευκολίες στεγνώματος των ρούχων θα βρίσκονται σε διαμερίσματα χωριστά από τους κοιτώνες και τις τραπεζαρίες, επαρκώς αεριζόμενες και θερμαινόμενες και εφοδιασμένες με σχοινιά ή άλλα μέσα για τη κρέμαση των ρούχων.

Άρθρο 14

1. Σε οποιοδήποτε πλοίο που έχει πλήρωμα 15 ή περισσότερα άτομα και απασχολείται σε ταξίδια διάρκειας πάνω από τρεις ημέρες, θα υπάρχει ξεχωριστή νοσοκομειακή εγκατάσταση. Η αρμόδια αρχή μπορεί να εφαρμόσει ελαστικότερα την απαίτηση αυτή αναφορικά με σκάφη που ασχολούνται στο παρόντιο εμπόριο.

2. Η νοσοκομειακή εγκατάσταση θα είναι κατάλληλα τοποθετημένη ώστε να είναι εύκολη η είσοδος σ' αυτή και οι διαμέμοντες να έχουν άνετη διαμονή και να τυγχάνουν της δέουσας προσοχής σε όλες τις καιρικές συνθήκες.

3. Η διαρρίθμηση της εισόδου, των κρεβατιών, του φωτισμού, του εξαερισμού, της θέρμανσης και της παροχής νερού θα είναι σχεδιασμένη για να εξασφαλίζει την άνεση και να διευκολύνει την παροχή νοσηλείας στους διαμένοντες.

4. Ο αριθμός των απαιτούμενων νοσοκομειακών κρεβατιών θα καθορίζεται από την αρμόδια αρχή.

5. Θα προβλέπονται αποχωρητήρια για αποκλειστική χρήση από τους διαμένοντες στη νοσοκομειακή εγκατάσταση, είτε ως μέρος της εγκατάστασης είτε κοντά σ' αυτήν.

6. Η νοσοκομειακή εγκατάσταση δε θα χρησιμοποιείται για σκοπούς εκτός της νοσηλείας ασθενών.

7. Σε κάθε πλοίο στο οποίο δεν επιβαίνει γιατρός θα υπάρχει εγκεκριμένο κιβώτιο φαρμάκων (φαρμακείο) με εύκολα κατανοητές οδηγίες.

Άρθρο 15

1. Θα παρέχεται επαρκής και κατάλληλα αεριζόμενος χώρος έξω από, αλλά κοντά στους κοιτώνες για την ανακρέμαση των αδιάβροχων (νιτσεράδων).

2. Σε πλοία πάνω από 3.000 τόρους θα υπάρχει ένα δωμάτιο για το προσωπικό της γέφυρας και ένα δωμάτιο για το προσωπικό του μηχανοστασίου εξοπλισμένο για να χρησιμοποιείται ως Γραφείο.

3. Σε πλοία που προσεγγίζουν τακτικά σε λιμάνια όπου υπάρχουν κουνούπια θα λαμβάνεται μέριμνα για την προστασία των χώρων ενδιαίτησης του πληρώματος από την εισδοχή κουνουπιών με την τοποθέτηση κατάλληλων πλεγμάτων στις πλευρικές αναφωτίδες, τους αεριστήρες και τις πόρτες που οδηγούν στο ανοικτό κατάστρωμα.

4. Όλα τα πλοία που ταξιδεύουν τακτικά προς ή στις τροπικές ζώνες και τον Περσικό Κόλπο θα είναι εφοδιασμένα με σκηνές για χρήση πάνω στα ελεύθερα καταστρώματα πάνω από τους χώρους ενδιαίτησης του πληρώματος και πάνω από το κατάστρωμα του χώρου ή τους χώρους αναψυχής.

Άρθρο 16

1. Στην περίπτωση των πλοίων που αναφέρονται στην παράγρ. 5 του άρθρου 10 η αρμόδια αρχή μπορεί αναφορικά με τα μέλη του πληρώματος που αναφέρονται σ' αυτό, να τροποποιεί τις απαιτήσεις που παρατίθενται στα προηγούμενα άρθρα τόσο όσο χρειάζεται για να ληφθούν υπόψη τα ξεχωριστά τους εθνικά ήθη και έθιμα και ειδικά μπορεί να κάνει ειδικές διευθετήσεις αναφορικά με τον αριθμό των προσώπων που διαμένουν σε κοιτώνες, και αναφορικά με τραπεζαρίες και εγκαταστάσεις υγιεινής.

2. Κατά την τροποποίηση των προαναφερθέντων απαιτήσεων η αρμόδια αρχή θα είναι δεσμευμένη από τις προδιαγραφές που εκτίθενται στις παραγράφους 1 και 2 του άρθρου 10 και από τις ελάχιστες απαιτήσεις χώρου κοιτώνων που καθορίζονται για τέτοιες ομάδες πληρώματος στην παράγραφο 5 του άρθρου 10.

3. Σε πλοία στα οποία το πλήρωμα οποιουδήποτε καταστρώματος αποτελείται από άτομα με πολύ διαφορετικά εθνικά ήθη και έθιμα, θα παρέχονται ξεχωριστοί και κατάλληλοι χώροι ενδιαίτησης όσο είναι αναγκαίοι για να ανταποκρίνονται στις ανάγκες των διάφορων κατηγοριών.

4. Στην περίπτωση των πλοίων που αναφέρονται στην παραγρ. 5 του άρθρου 10, οι νοσοκομειακές εγκαταστάσεις, οι τραπεζαρίες και οι εγκαταστάσεις υγιεινής θα εγκαθίστανται και διατηρούνται από πλευράς ποσότητας και πρακτικής χρησιμότητάς τους στα ίδια ή περίπου στα ίδια επίπεδα με τα άλλα πλοία όμοιου τύπου, που ανήκουν στο ίδιο νηολόγιο.

5. Όταν η αρμόδια αρχή καταρτίζει σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού ειδικούς κανονισμούς, θα συμβουλευεται τις αναγνωρισμένες καλή τη πίστη συντεχνίες των ενδιαφερόμενων ναυτικών και τις οργανώσεις πλοιοκτητών και/ή τους πλοιοκτήτες που τους ερροδοτούν.

Άρθρο 17

1. Οι χώροι ενδιαίτησης του πληρώματος θα διατηρούνται σε καθαρή και ευπρεπή κατάσταση και θα διατηρούνται ελεύθεροι από εμπορεύματα και προμήθειες που δεν αποτελούν προσωπική περιουσία των διαμενόντων.

2. Ο πλοίαρχος ή ο ειδικά προς τούτο εξουσιοδοτημένος από τον πλοίαρχο αξιωματικός, συνοδευόμενος από ένα ή περισσότερα μέλη του πληρώματος, θα επιθεωρεί κατά διαστήματα όχι μεγαλύτερα της μιας εβδομάδας, όλους τους χώρους ενδιαίτησης του πληρώματος. Τα αποτελέσματα κάθε τέτοιας επιθεώρησης θα καταγράφονται.

ΜΕΡΟΣ IV – ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΣΤΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ

Άρθρο 18

1. Με την επιφύλαξη των προνοιών των παραγράφων 2, 3 και 4 του παρόντος άρθρου, η παρούσα Σύμβαση εφαρμόζεται σε πλοία των οποίων η τρόπιδα έχει τεθεί μετά την έναρξη ισχύος της Σύμβασης στην επικράτεια νηολόγησης.

2. Στην περίπτωση πλοίου του οποίου η κατασκευή έχει ολοκληρωθεί κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της Σύμβασης αυτής για την επικράτεια νηολόγησης και το οποίο είναι κατώτερο από τα επίπεδα που τίθενται από το Μέρος III της Σύμβασης αυτής, η αρμόδια αρχή μπορεί, αφού συμβουλευθεί τις οργανώσεις πλοιοκτητών και/ή τους πλοιοκτήτες και τις καλή τη πίστη συντεχνίες ναυτικών, να απαιτήσει να γίνουν τέτοιες αλλαγές με σκοπό να καταστήσει το πλοίο σύμφωνο με τις απαιτήσεις της Σύμβασης όσες θεωρεί δυνατές λαμβάνοντας υπόψη τα πρακτικά προβλήματα που προκύπτουν, όταν–

(α) Το πλοίο επανανηολογείται,

(β) γίνονται ουσιώδεις κατασκευαστικές αλλαγές ή μεγάλες επισκευές στο σκάφος ως αποτέλεσμα μακροχρόνιων σχεδίων και όχι ως αποτέλεσμα ατυχήματος ή επείγουσας ανάγκης.

3. Στην περίπτωση πλοίου κατά τη διαδικασία ναυπήγησης και/ή επαναμετατροπής του κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της Σύμβασης αυτής στην επικράτεια νηολόγησης, η αρμόδια αρχή, μπορεί, αφού συμβουλευθεί τις οργανώσεις πλοιοκτητών και/ή τους πλοιοκτήτες και τις καλή τη πίστη συντεχνίες ναυτικών, να απαιτήσει τέτοιες αλλαγές με σκοπό να καταστήσει το πλοίο σύμφωνο με τις απαιτήσεις της Σύμβασης όσες θεωρεί δυνατές, λαμβάνοντας υπόψη τα πρακτικά προβλήματα που προκύπτουν· τέτοιες αλλαγές θα αποτελέσουν οριστική συμμόρφωση με τους όρους της Σύμβασης αυτής εκτός αν και μέχρις ότου το πλοίο επανανηολογηθεί.

4. Στην περίπτωση πλοίου, άλλου από πλοίο που αναφέρεται στις παραγράφους 2 και 3 του άρθρου αυτού ή πλοίου στο οποίο οι διατάξεις της σύμβασης αυτής εφαρμόζονταν όταν ήταν υπό κατασκευή, είχε επανανηολογηθεί σε μια επικράτεια μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της Σύμβασης αυτής για την επικράτεια αυτή, η αρμόδια αρχή μπορεί, αφού συμβουλευθεί τις οργανώσεις πλοιοκτητών και/ή τους πλοιοκτήτες ή τις καλή τη πίστη συντεχνίες ναυτικών, να απαιτήσει τέτοιες αλλαγές με σκοπό να καταστήσει το πλοίο σύμφωνο με τις απαιτήσεις της Σύμβασης όσες θεωρεί δυνατές λαμβάνοντας υπόψη τα πρακτικά προβλήματα που προκύπτουν· τέτοιες τροποποιήσεις θα αποτελέσουν οριστική συμμόρφωση με τους όρους της Σύμβασης αυτής, εκτός αν και μέχρις ότου το πλοίο επανανηολογηθεί.

ΜΕΡΟΣ V – ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 19

Τίποτα στη Σύμβαση αυτή δε θα επηρεάσει οποιοδήποτε νόμο, απόφαση, έθιμο ή συμφωνία μεταξύ πλοιοκτητών και ναυτικών η οποία εξασφαλίζει πιο ευνοϊκούς όρους από αυτούς που προβλέπονται στη Σύμβαση αυτή.

Άρθρο 20

Οι επίσημες επικυρώσεις της Σύμβασης αυτής θα κοινοποιούνται στο Γενικό Διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας για καταχώριση.

Άρθρο 21

1. Η Σύμβαση αυτή θα δεσμεύει μόνο εκείνα τα Μέλη της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας των οποίων οι επικυρώσεις έχουν καταχωρισθεί από το Γενικό Διευθυντή.

2. Τίθεται σε ισχύ έξι μήνες μετά την ημερομηνία κατά την οποία έχουν καταχωρισθεί οι επικυρώσεις επτά από τις ακόλουθες χώρες: Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, Αργεντινή Δημοκρατία, Αυστραλία, Βέλγιο, Βραζιλία, Καναδάς, Χιλή, Κίνα, Δανία, Φιλανδία, Γαλλία, Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγ. Βρετανίας και Βορ. Ιρλανδίας, Ελλάδα, Ινδία, Ιρλανδία, Ιταλία, Ολλανδία, Νορβηγία, Πολωνία, Πορτογαλλία, Σουηδία, Τουρκία και Γιουγκοσλαβία περιλαμβανομένων τουλάχιστον τεσσάρων χωρών κάθε μία από τις οποίες έχει εμπορικό στόλο ολικής χωρητικότητας ενός τουλάχιστο εκατομμυρίου τόνων. Η διάταξη αυτή περιλαμβάνεται για να διευκολύνει και ενθαρρύνει τη γρήγορη επικύρωση της Σύμβασης από τα Κράτη-Μέλη.

3. Επειτα η παρούσα Σύμβαση θα τίθεται σε ισχύ για κάθε Μέλος έξι μήνες μετά την ημερομηνία της καταχώρισης της επικύρωσής του.

Άρθρο 22

1. Μέλος που έχει επικυρώσει τη Σύμβαση αυτή μπορεί να την καταγγέλλει μετά πάροδο δέκα ετών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της Σύμβασης, με πράξη που κοινοποιείται στο Γενικό Διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας για καταχώριση. Τέτοια καταγγελία δε θα έχει εφαρμογή παρά μετά πάροδο ενός χρόνου από την ημερομηνία κατά την οποία καταχωρίσθηκε.

2. Κάθε Μέλος που έχει επικυρώσει τη Σύμβαση αυτή και το οποίο μέσα σε ένα χρόνο από τη λήξη της περιόδου δέκα χρόνων που αναφέρεται στην προηγούμενη παράγραφο, δεν έχει ασκήσει το δικαίωμα της καταγγελίας που προβλέπεται από το άρθρο αυτό δεσμεύεται για μια ακόμα περίοδο δέκα χρόνων και στη συνέχεια μπορεί να καταγγείλει τη Σύμβαση αυτή στη λήξη κάθε περιόδου δέκα χρόνων κάτω από τους όρους που προνοούνται στο άρθρο αυτό.

Άρθρο 23

1. Ο Γενικός Διευθυντής του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας θα γνωστοποιεί σε όλα τα Μέλη της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας τις καταχωρίσεις όλων των επικυρώσεων και καταγγελιών, που έχουν κοινοποιηθεί σ' αυτόν από τα Μέλη της Οργάνωσης.

2. Γνωστοποιώντας στα Μέλη της Οργάνωσης την καταχώριση της τελευταίας επικύρωσης που απαιτείται για να τεθεί σε ισχύ η Σύμβαση, ο Γενικός Διευθυντής θα επισύρει την προσοχή των Μελών της Οργάνωσης στην ημερομηνία κατά την οποία η Σύμβαση θα τεθεί σε ισχύ.

Άρθρο 24

Ο Γενικός Διευθυντής του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας θα κοινοποιήσει στο Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών, για καταχώριση σύμφωνα με το άρθρο 102 του Καταστατικού Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών πλήρη στοιχεία όλων των επικυρώσεων και πράξεων καταγγελίας που έχουν καταχωρησθεί από αυτόν σύμφωνα με τις διατάξεις των προηγούμενων άρθρων.

Άρθρο 25

Σε τέτοιες ημερομηνίες που μπορεί να θεωρήσει αναγκαίο το Διοικητικό Συμβούλιο του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας θα υποβάλλει στη Γενική Συνδιάσκεψη έκθεση για την εφαρμογή της Σύμβασης αυτής και θα εξετάζει το επιθυμητό της αναγραφής στην ημερήσια διάταξη της Συνδιάσκεψης θέματος ολικής ή μερικής αναθεώρησης αυτής.

Άρθρο 26

1. Σε περίπτωση κατά την οποία η Συνδιάσκεψη υιοθετήσει μια νέα Σύμβαση που να αναθεωρεί ολικώς ή μερικώς τη Σύμβαση αυτή, τότε, εκτός αν η νέα Σύμβαση ορίζει διαφορετικά—

(α) Η επικύρωση από ένα Μέλος της νέας αναθεωρητικής Σύμβασης θα συνεπάγεται αυτοδικαίως, παρά τις διατάξεις του άρθρου 22 πιο πάνω, άμεση καταγγελία της Σύμβασης αυτής αν και όταν η νέα αναθεωρητική Σύμβαση θα έχει τεθεί σε ισχύ,

(β) από την ημερομηνία που η νέα αναθεωρητική Σύμβαση τίθεται σε ισχύ, η Σύμβαση αυτή θα παύσει να είναι ανοικτή για επικύρωση από τα Μέλη.

2. Η Σύμβαση αυτή θα παραμένει εν τούτοις σε ισχύ στην πραγματική της μορφή και περιεχόμενο για εκείνα τα Μέλη τα οποία την έχουν επικυρώσει αλλά δεν έχουν επικυρώσει την αναθεωρητική Σύμβαση.

Άρθρο 27

Το Γαλλικό και Αγγλικό κείμενο της Σύμβασης αυτής είναι εξίσου αυθεντικά.