



# ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

## ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ  
ΤΗ 25 ΙΟΥΛΙΟΥ 1976

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ  
167

### ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 948

Περί κυρώσεως τῆς ὑπ' ἀριθ. 147 Διεθνούς Συμβάσεως Ἐργασίας «περὶ ἐλαχίστων ἐπιπέδων ἀσφαλείας τῶν Ἐμπορικῶν πλοίων».

#### Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Ψηφισάμενοι ὁμοφώνως μετὰ τῆς Βουλῆς, ἀπερασάμεν:

Ἄρθρον Πρῶτον.

Κυροῦται καὶ ἔχει ἰσχὺν νόμου ἡ ὑπ' ἀριθ. 147 Διεθνῆς Σύμβασις Ἐργασίας «περὶ ἐλαχίστων ἐπιπέδων ἀσφαλείας τῶν ἐμπορικῶν πλοίων» ψηφισθεῖσα κατὰ τὴν ὅλαν σύνοδον τῆς Διεθνούς Συνδιασκέψεως Ἐργασίας τοῦ ἔτους 1976 τῆς ὁποίας τὸ κείμενον εἰς Ἑλληνικὴν μετάφρασιν καὶ εἰς τὸ Γαλλικόν, Ἀγγλικόν πρωτότυπον ἔχει ὡς ἀκολούθως:

#### ΣΥΜΒΑΣΙΣ 147.

#### ΠΕΡΙ ΕΛΑΧΙΣΤΩΝ ΕΠΙΠΕΔΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Ἡ Γενικὴ Συνδιάσκεψις τῆς Διεθνούς Ὀργανώσεως Ἐργασίας, συγκληθεῖσα ἐν Γενεύῃ ὑπὸ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Διεθνούς Γραφείου Ἐργασίας καὶ συναλλοῦσα τὴν 13 Ὀκτωβρίου 1976 εἰς τὴν ἐξηκοστὴν δευτέραν Σύνοδον αὐτῆς.

Λαβοῦσα ὑπ' ὄψιν τὸ περιεχόμενον τῆς Συστάσεως τοῦ 1958 «περὶ Ναυτολογήσεως Ναυτικῶν ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ξένην σημαίαν καὶ τῆς Συστάσεως τοῦ 1958 «περὶ κοινωνικῶν Συνθηκῶν καὶ Ἀσφαλείας τῶν ναυτικῶν».

Ἀποφασίσασα τὴν ἀποδοχὴν διαφόρων προτάσεων διὰ τὰ ὑποσυντήρητα πλοῖα ἰδιαιτέρως δὲ τὰ νηολογημένα ὑπὸ σημαίας εὐκολίας, αἱ ὁποῖαι ἀποτελοῦν τὸ ἀντικείμενον τοῦ πέμπτου θέματος τῆς ἡμερησίας διατάξεως τῆς παρούσης Συνόδου καὶ Ἀποφασίσασα ὅπως αἱ προτάσεις αὗται περιβληθῶν τὸν τύπον Διεθνούς Συμβάσεως.

Ἀποδέχεται σήμερον τὴν εἰκοστὴν ἐνάτην Ὀκτωβρίου χίλια ἑνεακόσια ἑβδομήκοντα ἕξ τὴν ἀκόλουθον Σύμβασιν, ἣτις θὰ ἔχῃ τὸν τίτλον Σύμβασις «περὶ ἐλαχίστων ἐπιπέδων ἀσφαλείας τῶν ἐμπορικῶν πλοίων 1976».

Ἄρθρον 1.

1. Ἡ παρούσα Σύμβασις, ἐκτὸς ἐὰν ἄλλως ὀρίζεται εἰς τὸ παρὸν ἄρθρον, ἐφαρμόζεται ἐπὶ παντός θαλασσοπλοῦντος πλοίου ἀνήκοντος εἰς τὸ δημόσιον ἢ εἰς ἰδιώτην τὸ ὁποῖον προορίζεται διὰ τὴν μεταφορὰν φορτίων ἢ ἐπιβατῶν πρὸς

τὸν σκοπὸν ἐμπορίας ἢ ἀπασχολεῖται δι' οἰονδήποτε ἕτερον ἐμπορικὸν σκοπὸν.

2. Ἐθνικοὶ νόμοι ἢ Κανονισμοὶ θὰ καθορίζουν πότε τὰ πλοῖα θεωροῦνται θαλασσοπλοῦντα διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς παρούσης Συμβάσεως.

3. Ἡ παρούσα Σύμβασις ἔχει ἐφαρμογὴν καὶ ἐπὶ θαλασσοπλοῦντων ρυμουλκῶν.

4. Ἡ παρούσα Σύμβασις δὲν ἔχει ἐφαρμογὴν:

α) Ἐπὶ πλοίων τὰ ὁποῖα διαθέτουν ὡς κυρίαν προωστήριον δύναμιν ἰστία, ἀνεξαρτήτως ἀν διαθέτουν βοηθητικὴν προωστήριον μηχανήν.

β) Ἐπὶ ἀλιευτικῶν ἢ φαλκινθηρικῶν ἢ ἄλλων πλοίων ἀναλόγου προορισμοῦ.

γ) Ἐπὶ πλοιαρίων καὶ πλωτῶν μέσων μὴ προωρισμένων διὰ ναυσιπλοῦν ὡς γεωτρυπάνων καὶ πλωτῶν ἐξεδροῦν δι' ἀνδρῶν πετρελαίου.

Τὴν ἀπόφασιν ὅσον ἀφορᾷ τὰ ὑπαρξόμενα εἰς τὴς διατάξεις τοῦ παρόντος ἔδαφιου πλοῖα λαμβάνει ἡ ἀρμοδίᾳ Ἀρχὴ ἐκάστης χώρας, κατόπιν διαβουλεύσεως μετὰ τῶν πλέον ἀντιπροσωπευτικῶν ὀργανώσεων ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτικῶν.

5. Οὐδεμία διάταξις τῆς παρούσης Συμβάσεως δύναται νὰ θεωρηθῇ ὅτι ἐπεκτείνει τὸ πεδῖον ἐφαρμογῆς τῶν Συμβάσεων τῶν ἀπαριθμουμένων εἰς τὸ Παράρτημα τῆς παρούσης Συμβάσεως ἢ τῶν διατάξεων τὰς ὁποίας αὗται περιέχουν.

Ἄρθρον 2.

Ἐκαστον ἐπικυροῦν τὴν παρούσαν Σύμβασιν μέλος ἀναλαμβάνει:

α) Νὰ θεσπίσῃ Νόμους ἢ Κανονισμοὺς, διὰ τὰ ὑπὸ τὴν σημαίαν του πλοῖα ἐπιβάλλοντας:

αα) Τὰ ἐπίπεδα ἀσφαλείας εἰς τὰ ὁποῖα θὰ περιλαμβάνονται καὶ ἐπίπεδα ναυτικῆς ἰκνότητος τῶν πληρωμάτων χρονικῶν ὀρίων ἐργασίας καὶ συνέσεως πληρώματος ὥστε νὰ ἐξασφαλίζεταῖ ἡ ἀσφάλεια ζωῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου.

ββ) Τὰ ἐνδεδειγμένα μέτρα κοινωνικῆς ἀσφαλείας τῶν πληρωμάτων.

γγ) Τοὺς ὄρους ἐργασίας καὶ διαβιώσεως ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἐφόσον τὰ θέματα ταῦτα κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ ἐνδιαφερομένου Μέλους, δὲν καλύπτονται ὑπὸ τῶν Συλλογικῶν Συμβάσεων ἢ δὲν προσδιορίζονται δι' ἀποφάσεων ἀρμοδίων δικαστηρίων κατὰ τρόπον ἐξ ἴσου δεσμευτικὸν διὰ τοὺς ἐνδιαφερομένους πλοιοκτῆτας καὶ ναυτικούς.

Αἱ διατάξεις τῶν Νόμων καὶ Κανονισμῶν τούτων θὰ εἶναι οὐσιαστικῶς ἰσοδύναμοι τῶν Συμβάσεων ἢ τῶν ἄρθρων τῶν ἀπαριθμουμένων εἰς τὸ συνημμένον τῆ παρούσης παράρτημα Διεθνῶν Συμβάσεων ἐφ' ὅσον τὸ Μέλος δὲν δεσμεύεται κατ' ἄλλον τρόπον διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν Συμβάσεων αὐτῶν.

β) Νά άσκή άποτελεσματικήν δικαιοδοσίαν ή έλεγchon επί τών έγγεγραμμένων εις τά Νηολογία του πλοίων εις ό,τι άφορᾷ :

αα) Τά έπίπεδα άσφαλείας εις τά όποια θά περιλαμβάνονται και έπίπεδα ναυτικής ικανότητος του πληρώματος χρονικών όρων έργασίας και συνθέσεως πληρώματος, όριζόμενα υπό Έθνικών Νόμων και Κανονισμών.

ββ) Τά μέτρα κοινωνικής άσφαλίσεως όριζόμενα υπό τών Έθνικών Νόμων ή Κανονισμών.

γγ) Τους όρους έργασίας και διαβίσεως επί τών πλοίων ως αυτοί καθορίζονται υπό τών Έθνικών Νόμων ή Κανονισμών ή προσδιορίζονται υπό τών άρμοδίων δικαστηρίων κατά τρόπον έξ ύσου δεσμευτικών διά τους ενδιαφερομένους πλοιοκτήτας και ναυτικούς.

γ) Νά εξασφαλίξη ό,τι συμφωνούνται μεταξύ έφοπλιστών ή όργανώσεων αυτών και ναυτικών όργανώσεων ίδρυθεισών συμφώνως προς ουσιώδεις όρους τής συμβάσεως 1948 περί έλευθερίας του συνεταιρίζεσθαι και προστασίας του δικαιώματος τής όργανώσεως ως και τής Συμβάσεως 1949 περί του δικαιώματος Όργανώσεως και Συλλογικών διαπραγματεύσεων, μέτρα προς άποτελεσματικόν έλεγchon τών όρων έργασίας και διαβίσεως επί του πλοίου, εις άς περιπτώσεις τό Κράτος δέν άσκει άποτελεσματικήν δικαιοδοσίαν.

δ) Νά εξασφαλίξη ό,τι :

αα) Υφίστανται και λειτουργούν αι άπαιτούμεναι διαδικασίαι υπό την γενικήν έποπτείαν τής άρμοδίας Αρχής, κατόπιν τριμερών διαβουλευσεων μεταξύ τής Αρχής ταύτης και τών αντιπροσωπευτικών όργανώσεων πλοιοκτητών και ναυτικών, έφ' όσον υπάρχουν, διά την ναυτολόγησιν τών ναυτικών εις τά υπό την σημαίαν του πλοία ως και διά την εξέτασιν τών υποβαλλομένων σχετικών καταγγελιών.

ββ) Υφίστανται και λειτουργούν αι άπαιτούμεναι διαδικασίαι υπό την γενικήν έποπτείαν τής άρμοδίας Αρχής κατόπιν τριμερών διαβουλευσεων μεταξύ τής Αρχής ταύτης και τών αντιπροσωπευτικών όργανώσεων τών πλοιοκτητών και τών ναυτικών, έφ' όσον υπάρχουν, διά την εξέτασιν τών υποβαλλομένων καταγγελιών αιτινες έχουν σχέσηιν με την ναυτολόγησιν ναυτικών τής έθνικότητός του και διατυπώνονται, έφ' όσον είναι δυνατόν κατά τον χρόνον τής ναυτολόγησεως εις τό έδαφος του επί πλοίων υπό ξένην σημαίαν και διά την υποβολήν άμέσως τών καταγγελιών αυτών ως και πάσης έτέρας καταγγελίας έχούσης σχέσηιν με την ναυτολόγησιν και διατυπωμένης, έφ' όσον τουτο είναι δυνατόν κατά τον χρόνον τής ναυτολόγησεως εις τό έδαφος του άλλοδαπών ναυτικών εις πλοία υπό ξένην σημαίαν και διά την υποβολήν τών καταγγελιών αυτών υπό τών άρμοδίων Αρχών του προς την άρμοδίαν Αρχήν τής χώρας τής σημαίας του πλοίου με κοινοποίησιν άντιγράφου προς τον Γενικόν Διευθυντήν του Διεθνούς Γραφείου Έργασίας.

ε) Νά εξασφαλίξη ό,τι οι ναυτολογούμενοι επί πλοίων έγγεγραμμένων εις τά νηολογία του ναυτικοί διαθέτουν τά κατάλληλα προσόντα ή είναι εκπαιδευμένοι διά τά άνατιθέμενα εις αυτούς καθήκοντα συμφώνως και προς την Σύστασιν περί Έπαγγελματικής Εκπαιδύσεως (ναυτικών) του 1970.

στ) Νά έλέγξη δι' έπιθεωρήσεως ή δι' άλλων κατ'αλλήλων μέσων άν τά υπό την σημαίαν του πλοία συμμορφούνται προς τας κυρωθείσας και έν ισχύι Διεθνείς Συμβάσεις Έργασίας, προς τους Νόμους και τους Κανονισμούς ότινες άπαιτούνται υπό του έδαφίου (α) του παρόντος άρθρου ως και προς τας ισχυούσας Συλλογικάς Συμβάσεις κατά τά προβλεπόμενα υπό τής έθνικής νομοθεσίας.

ζ) Νά ενεργή έπισήμως άνακρίσεις επί σοβαρών ναυτικών άτυχημάτων τών υπό την σημαίαν του πλοίων και ιδιαίτερος όταν έπισυμβούν σημαντικαί βλάβαι ή άπόλοιαι άνθρωπίνης ζωής, και νά δίδη δημοσιότητα εις τά τελικά πορίσματα τών άνακρίσεων αυτών.

"Άρθρον 3.

Πάν έπικυρούν την παρούσαν Σύμβασιν Μέλος όφείλει κατά τό δυνατόν νά ενημερώνη τους πολίτας του διά τά προβλήματα τά όποια ένδέχεται νά άντιμετωπίσουν όταν ναυτολογούνται επί πλοίου υπό σημαίαν Κράτους, μη έπικυρώσαντος την Σύμβασιν έως ότου βεβαιωθή ότι έφαρμόζονται κανόνες άντίστοιχοι προς τους καθιερωμένους υπό τής παρούσης Συμβάσεως. Τά λαμβανόμενα μέτρα υπό του κυρώσαντος την Σύμβασιν Κράτους προς τον σκοπόν αυτόν δέν πρέπει νά έρχονται εις άντίθεση προς την άρχήν τής έλευθερίας διακινήσεως τών εργαζομένων ήτις περιέχεται εις Συνθήκας τών όπλοίων ένδέχεται νά είναι Μέλη τά δύο ενδιαφερόμενα μέρη.

"Άρθρον 4.

1. Έάν έπικυρώσαν την Σύμβασιν Κράτος εις λιμένα του όποίου προσεγγίζει τό πλοιον διά κανονικην έργασίαν ή άνεφοδιασμόν δεχθή καταγγελίαν ή έχη άποδείξεις ότι τό πλοιον δέν πληροί τους κανόνες τής παρούσης Συμβάσεως, μετά την έναρξιν ισχύος της, δύναται νά συντάξη έκθεση προς την Κυβέρνησιν τής χώρας την σημαίαν τής οποίας φέρει τό πλοιον και νά κοινοποιήση άντίγραφον εις τον Γενικόν Διευθυντήν του Διεθνούς Γραφείου Έργασίας, νά λάβη δέ όλα τά άναγκαία μέτρα διά την άποκατάστασιν επί του πλοίου οίασδήποτε έλλείψεως εκ τής οποίας ύφίστανται σαφώς κίνδυνοι διά την ασφάλειαν ή την υγείαν τών έπιβαινόντων.

2. Κατά την λήψιν τοιούτων μέτρων, τό Μέλος όφείλει άμέσως νά ειδοποιήση σχετικώς τον πλησιέστερον ναυτιλιακόν, προξενικόν ή διπλωματικόν αντιπρόσωπον του Κράτους τής σημαίας του πλοίου και νά ζητήση, άν είναι δυνατόν νά είναι ούτος παρών. Δέν πρέπει άνευ λόγου, νά κρατηθή ή νά καθυστερήση τό πλοιον.

3. Κατά την έννοιαν του παρόντος άρθρου «καταγγελία» σημαίνει πληροφορίαν παρεχομένην υπό μέλους πληρώματος, επαγγελματικής όργανώσεως Συλλόγου ή Έργατικού Σωματείου ή γενικώς υπό παντός προσώπου ενδιαφερομένου διά την ασφάλειαν του πλοίου και διά την ασφάλειαν ή την περιφρούρησιν τής υγείας του πληρώματος.

"Άρθρον 5.

1. Η παρούσα Σύμβασις δύναται νά έπικυρωθή υπό Κρατών τά όποια :

α) Είναι μέλη τής Διεθνούς Συμβάσεως περί ασφαλείας άνθρωπίνης ζωής έν θαλάσση του 1960 ή τής Διεθνούς Συμβάσεως περί ασφαλείας άνθρωπίνης ζωής έν θαλάσση του 1974 ή πάσης μεταγενεστέρας Συμβάσεως άναθεωρητικής τών έν λόγω Συμβάσεων.

β) Είναι μέλη τής Διεθνούς Συμβάσεως περί γραμμής φορτώσεως του 1966 ή πάσης μεταγενεστέρας Συμβάσεως άναθεωρητικής αυτής.

γ) Είναι μέλη ή έχουν θέσει εις έφαρμογήν τας διατάξεις του Κανονισμού διά την άποφυγήν Συγκρούσεων έν θαλάσση του 1960, ή τής Συμβάσεως περί Διεθνών Κανόνων διά την άποφυγήν συγκρούσεων έν θαλάσση του 1972 ή πάσης μεταγενεστέρας Συμβάσεως άναθεωρητικής τών διεθνών αυτών κειμένων.

2. Η παρούσα Σύμβασις δύναται επίσης νά κυρωθή ύφι εκάστου Μέλους τό όποιον κατά την κύρωσιν της άναλαμβάνει νά εκπληρώση τας άπαιτήσεις τής παραγράφου 1 του παρόντος Άρθρου αιτινες δέν έχουν εισέτι εκπληρωθή.

3. Αι έπίσημοι έπικυρώσεις τής παρούσης Συμβάσεως δέν όπως κοινοποιούνται εις τον Γενικόν Διευθυντήν του Διεθνούς Γραφείου Έργασίας, προς καταχώρισιν.

"Άρθρον 6.

1. Η παρούσα Σύμβασις δεσμεύει μόνον τά Μέλη τής Διεθνούς Όργανώσεως Έργασίας τών όπλοίων αι έπικυρώσεις έχουν καταχωρηθή υπό του Γενικού Διευθυντού του Διεθνούς Γραφείου Έργασίας.

2. Τίθεται αὕτη ἐν ἰσχύι δώδεκα μῆνας μετὰ τὴν ὑπὸ τοῦ Γενικοῦ Διευθυντοῦ καταχώρισιν τῶν ἐπικυρώσεων δέκα τοῦλάχιστον μελῶν συγκεντρούντων ἐν συνόλῳ χωρητικότη-  
τητα ἀνερχομένην εἰς 25 % τῆς ὀλικῆς χωρητικότητος τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου.

3. Ἀκολουθῶς ἡ σύμβασις αὕτη ἄρχεται ἰσχύουσα δι' ἕκαστον Μέλος δώδεκα μῆνας ἀφ' ἧς καταχωριθῆ ἡ ἐπικυ-  
ρώσις αὐτῆς.

Ἄρθρον 7.

1. Πᾶν μέλος ἐπικυροῦν τὴν παροῦσαν σύμβασιν, δύναται νὰ καταγγέλλῃ ταύτην μετὰ πάροδον δεκαετίας ἀπὸ τῆς ἐνά-  
ξως τῆς ἰσχύος αὐτῆς, διὰ πράξεως ἀνακινουμένης εἰς τὸν Γενικὸν Διευθυντὴν τοῦ Διεθνoῦς Γραφείου Ἐργασίας καὶ ὑπ' αὐτοῦ καταχωριζομένης.

Ἡ καταγγελία θέλει ἰσχύσει μετὰ πάροδον ἔτους ἀπὸ τῆς καταχωρίσεώς της.

2. Πᾶν Μέλος ἐπικυροῦν τὴν παροῦσαν σύμβασιν, τὸ ὁποῖον ἐντὸς ἔτους ἀπὸ τῆς λήψεως τῆς ἐν τῇ προηγουμένη παρα-  
γράφῳ μνημονευομένης δεκαετίας δὲν ἔχει κάμει χρῆσιν τοῦ παρόντος ἄρθρου προβλεπομένου δικαιώματος καταγγε-  
λίας, δεσμεύεται διὰ μίαν νέαν δεκαετίαν καὶ συνεπῶς δι-  
καιούται νὰ καταγγέλλῃ τὴν παροῦσαν Σύμβασιν κατὰ τὴν λήξιν ἐκάστης δεκαετίας ὑπὸ τοῦς ἐν τῷ παρόντι ἄρθρῳ προ-  
βλεπομένους ὅρους.

Ἄρθρον 8.

1. Ὁ Γενικὸς Διευθυντὴς τοῦ Διεθνoῦς Γραφείου Ἐργα-  
σίας γνωστοποιεῖ εἰς πάντα τὰ Μέλη τῆς Διεθνoῦς Ὀργανώ-  
σεως Ἐργασίας τὴν καταχώρισιν πασῶν τῶν ἐπικυρώσεων καὶ καταγγελιῶν αἰτινες ἔχουν ἀνακινωθῆ εἰς αὐτὸν ὑπὸ τῶν Μελῶν τῆς Ὀργανώσεως.

2. Ὅταν συμπληρωθῶν οἱ ἀνωτέρω προβλεπόμενοι ἐν τῷ ἄρθρῳ 6 παραγρ. 2 ὅροι ὁ Γενικὸς Διευθυντὴς ἐπιστᾶ τὴν προσοχὴ τῶν μελῶν τῆς Ὀργανώσεως ἐπὶ τῆς ἡμερομηνίας ἀφ' ἧς ἡ παροῦσα σύμβασις ἄρχεται ἰσχύουσα.

Ἄρθρον 9.

Ὁ Γενικὸς Διευθυντὴς τοῦ Διεθνoῦς Γραφείου Ἐργασίας ἀνακινεῖ εἰς τὸν Γενικὸν Γραμματέα τῶν Ἠνωμένων Ἐθνῶν πρὸς καταχώρισιν, συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 2 τοῦ Καταστατικοῦ Χάρτου τῶν Ἠνωμένων Ἐθνῶν πλήρεις πληροφορίας σχε-  
τικὰς πρὸς πάσας τὰς ἐπικυρώσεις καὶ πράξεις καταγγελίας ἃς ἔχει καταχωρίσει συμφώνως πρὸς τὰ προηγουμένα ἄρθρα.

Ἄρθρον 10.

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Διεθνoῦς Γραφείου Ἐργα-  
σίας ὑποβάλλει, ὡς ἄκις κρίνη τοῦτο ἀναγκαῖον, εἰς τὴν Γενικὴν Συνδιάσκεψιν ἔκθεσιν ἐπὶ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς παρού-  
σης συμβάσεως καὶ ἐξετάζει ἐὰν συντρέχῃ περίπτωσις ἐγ-  
γραφῆς εἰς τὴν ἡμερησίαν διάταξιν τῆς Συνδιασκέψεως, θέματος ὀλικῆς ἢ μερικῆς ἀναθεωρήσεως αὐτῆς.

Ἄρθρον 11.

1. Ἐν ἡ περιπτώσει ἡ Συνδιάσκεψις ἀποδεχθῆ νεωτέραν σύμβασιν ἐπαγομένην ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει, ἀναθεώρησιν τῆς παρούσης συμβάσεως καὶ ἐφ' ὅσον ἡ νεωτέρα σύμβασις δὲν ὀρίζει ἄλλως :

α) Ἡ ἐπικύρωσις ὑπὸ Μέλους τῆς νεωτέρας συμβά-  
σεως τῆς ἀναθεωρούσης τὴν παροῦσαν ἐπάγεται αὐτοδικαίως, παρὰ τὰς διατάξεις τοῦ ὡς ἄνω ἄρθρου 7, ἕμμεσον καταγγε-  
λίαν τῆς παρούσης συμβάσεως, ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν ὅτι ἔχει τεθῆ ἐν ἰσχύι ἡ ἀναθεωρούσα ταύτην νεωτέρα σύμβασις.

β) Ἀφ' ἧς ἡ ἐπαγομένη τὴν ἀναθεώρησιν νεωτέρα σύμ-  
βασις τεθῆ ἐν ἰσχύι ἡ παροῦσα σύμβασις παύει οὕσα δεκτικὴ ἐπικυρώσεως ὑπὸ τῶν Μελῶν.

2. Ἡ παροῦσα σύμβασις παραμένει οὕχ ἦττον ἐν ἰσχύι ὑπὸ τὸν τύπον καὶ τὸ περιεχόμενον αὐτῆς, διὰ τὰ Μέλη ἅτινα ἐπικυρώσαντα αὐτὴν, δὲν ἤθελον ἐπικυρῶσαι τὴν ἀναθεωροῦ-  
σαν ταύτην νεωτέραν σύμβασιν.

Ἄρθρον 12.

Τὸ γαλλικὸν καὶ ἀγγλικὸν κείμενον τῆς παρούσης συμβά-  
σεως εἶναι ἐξ ἴσου αὐθεντικά.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ :

Σύμβασις 138/1973 «περὶ ἐλαχίστου ὅριου ἡλικίας ἢ  
Σύμβασις 58/1936 (Ἀναθεωρηθεῖσα) «περὶ ἐλαχίστου  
ὅριου ἡλικίας (Ναυτικὴ) ἢ

Σύμβασις 7/1920 «περὶ ἐλαχίστου ὅριου ἡλικίας (Ναυτικὴ)  
Σύμβασις 55/1936 «περὶ εὐθύνης πλοιοκτητῶν ἐν περι-  
πτώσει ἀσθενείας ἢ ἀτυχήματος ναυτικοῦ».

Σύμβασις 56/1936 «περὶ ἀσφαλίσεως κατὰ ἀσθενείας (Ναυ-  
τικὴ) ἢ

Σύμβασις 130/1959 «περὶ ἱατρικῆς περιθάλψεως καὶ ἐπι-  
δομάτων ἀσθενείας».

Σύμβασις 73/1946 «περὶ ἱατρικῆς ἐξετάσεως τῶν ναυτικῶν».

Σύμβασις 134/1970 (ἄρθρα 4 καὶ 7) «περὶ προλήψεως ἀτυ-  
χημάτων τῶν ναυτικῶν».

Σύμβασις 92/1949 «περὶ ἐνδιατιθήσεως πληρωμάτων» (ἀνα-  
θεωρηθεῖσα).

Σύμβασις 68/1946 «περὶ τροφῆς καὶ ὑπηρεσιῶν τροφοδοσίας  
τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων» (ἄρθρον 5).

Σύμβασις 53/1936 «περὶ πιστοποιητικῶν ἱκανότητος τῶν  
ἀξι/κῶν» (ἄρθρα 3 καὶ 4)(1).

Σύμβασις 22/1926 «περὶ συμβάσεως ναυτοληγῆσεως τῶν  
ναυτικῶν».

Σύμβασις 23/1926 «περὶ παλινοστήσεως τῶν ναυτικῶν».

Σύμβασις 87/1948 «περὶ ἐλευθερίας τοῦ συνδικαλισμοῦ καὶ  
προστασίας τῶν συνδικαλιστικῶν δικαιωμάτων».

Σύμβασις 98/1949 «περὶ δικαιώματος ὀργανώσεως καὶ  
συλλογικῶν διαπραγματεύσεων».

Ὁ Πρόεδρος τῆς Διασκέψεως  
MODOLV HAREIDE

Ὁ Γενικὸς Διευθυντὴς τοῦ Διεθνoῦς Γραφείου Ἐργασίας  
FRANCIS BLANCHARD

Εἰς ἡν περίπτωσιν τὸ καθιερωθὲν ὑπὸ τινος πολιτείας  
σύστημα ἐλδόμεως πιστοποιητικῶν ἠθέλην ἀντιμετωπίσει  
προβλήματα ἐκ τῆς αὐστηρᾶς ἐφαρμογῆς τῶν ἀπαιτήσεων  
τῆς Συμβάσεως 1936 «περὶ πιστοποιητικῶν ἱκανότητος τῶν  
Ἀξιωματικῶν» ὅλ' λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν ἡ οὐσιαστικὴ ἰσο-  
τιμία τῶν ἐν λόγῳ πιστοποιητικῶν ὥστε νὰ μὴν ὑπάρχῃ  
ἀντίθεσις μετὰ τὸ σύστημα τῆς Πολιτείας αὐτῆς.

## CONVENTION 147

## CONVENTION CONCERNANT LES NORMES MINIMA A OBSERVER SUR LES NAVIRES MARCHANDS

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail, Convoquée à Genève par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, et s'y étant réunie le 13 octobre 1976, en sa soixante-deuxième session ;

Rappelant les dispositions de la recommandation sur l'engagement des gens de mer (navires étrangers), 1958, et de la recommandation sur les conditions de vie, de travail et de sécurité des gens de mer, 1958 ;

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives aux navires où prévalent des conditions inférieures aux normes, en particulier ceux immatriculés sous des pavillons de complaisance, question qui constitue le cinquième point à l'ordre du jour de la session ;

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'une convention internationale, adopte, ce vingt-neuvième jour d'octobre mil neuf cent soixante-seize, la convention ci-après, qui sera dénommée Convention sur la marine marchande (normes minima), 1976 :

## Article 1

1. Sous réserve des dispositions contraires figurant dans le présent article, la présente convention s'applique à tout navire de mer, de propriété publique ou privée, affecté, pour des fins commerciales, au transport de marchandises ou de passagers ou utilisé à d'autres fins commerciales.

2. La législation nationale déterminera quand un navire sera réputé navire de mer aux fins de la présente convention.

3. La présente convention s'applique aux remorqueurs de mer.

4. La présente convention ne s'applique pas :

a) aux navires dont la voile est le principal moyen de propulsion, qu'ils soient ou non équipés d'une machine auxiliaire ;

b) aux navires affectés à la pêche, à la chasse à la baleine ou à des opérations similaires ;

c) aux navires de faible tonnage ni aux navires tels que les plates-formes de forage et d'exploitation quand ils ne sont pas utilisés pour la navigation ; la décision relative aux navires qui sont visés par la présente disposition sera prise par l'autorité compétente de chaque pays, en consultation avec les organisations les plus représentatives des armateurs et des gens de mer.

5. Aucune disposition de la présente convention ne devra être considérée comme étendant le champ d'application des conventions énumérées dans l'annexe à la présente convention ou d'aucune des dispositions de celles-ci.

## Article 2

Tout Membre qui ratifie la présente convention s'engage :

a) à édicter une législation à l'égard des navires immatriculés sur son territoire en ce qui concerne :

(i) les normes de sécurité, y compris celles ayant trait à la compétence de l'équipage, à la durée du travail et à son effectif, afin d'assurer la sauvegarde de la vie humaine à bord des navires ;

(ii) un régime approprié de sécurité sociale ;

(iii) les conditions d'emploi à bord et les arrangements relatifs à la vie à bord, dans la mesure où, à son avis, ils ne sont pas couverts par des conventions collectives ou déterminés par des tribunaux compétents

d'une façon qui lie de la même manière les armateurs et les gens de mer intéressés ; et à vérifier que les dispositions d'une telle législation équivalent, dans l'ensemble, aux conventions ou aux articles de conventions auxquels il est fait référence dans l'annexe à la présente convention, pour autant que le Membre ne soit pas autrement tenu de donner effet aux conventions en question ;

b) à exercer effectivement sa juridiction ou son contrôle sur les navires immatriculés sur son territoire en ce qui concerne :

(i) les normes de sécurité, y compris celles ayant trait à la compétence de l'équipage, à la durée du travail et à son effectif, prescrites par la législation nationale ;

(ii) la mise en oeuvre du régime de sécurité sociale prescrit par la législation nationale ;

(iii) les conditions d'emploi à bord et les arrangements relatifs à la vie à bord prescrits par la législation nationale ou déterminés par des tribunaux compétents d'une façon qui lie de la même manière les armateurs et les gens de mer intéressés ;

c) à vérifier que des mesures assurant un contrôle efficace des autres conditions d'emploi à bord et des autres arrangements relatifs à la vie à bord sont, lorsque le Membre n'exerce pas de juridiction effective, convenus entre les armateurs ou leurs organisations et des organisations de gens de mer constituées conformément aux dispositions fondamentales de la convention sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948, et de la convention sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949 ;

d) à faire en sorte

(i) qu'il existe des procédures adéquates, soumises à la supervision générale de l'autorité compétente et faisant suite, le cas échéant, à des consultations tripartites entre cette autorité et les organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer, concernant le recrutement des gens de mer sur des navires immatriculés sur son territoire et concernant l'examen des plaintes déposées à ce sujet ;

(ii) qu'il existe des procédures adéquates, soumises à la supervision générale de l'autorité compétente faisant suite, le cas échéant, à des consultations tripartites entre cette autorité et les organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer concernant l'examen de toute plainte relative à l'engagement et formulée si possible au moment de l'engagement, sur son territoire, de gens de mer de sa propre nationalité sur des navires immatriculés dans un pays étranger et à s'assurer que de telles plaintes, ainsi que toute plainte relative à l'engagement et formulée si possible au moment de l'engagement, sur son territoire, de gens de mer étrangers sur des navires immatriculés dans un pays étranger, soient transmises promptement par l'autorité compétente à l'autorité compétente du pays dans lequel le navire est immatriculé, avec copie au Directeur général du Bureau international du Travail ;

e) à faire en sorte que les gens de mer engagés sur des navires immatriculés sur son territoire soient convenablement qualifiés ou formés aux fonctions pour lesquelles ils sont recrutés, compte tenu de la recommandation sur la formation professionnelle des gens de mer, 1970 ;

f) à vérifier par des inspections ou par d'autres moyens appropriés que les navires immatriculés sur son territoire sont conformes aux conventions internationales du travail applicables en vigueur qu'il a ratifiées, à la législation requise par l'alinéa a) du présent

article et, dans la mesure où, compte tenu de la législation nationale, on le considère approprié, aux conventions collectives ;

g) à faire une enquête officielle sur tous les accidents maritimes graves impliquant des navires immatriculés sur son territoire, notamment lorsqu'il y a eu blessure ou perte de vie humaine, le rapport final de cette enquête devant normalement être rendu public.

#### Article 3

Tout Membre qui a ratifié la présente convention informera, dans la mesure du possible, ses ressortissants des problèmes qui peuvent résulter d'un engagement sur un navire immatriculé dans un Etat qui n'a pas ratifié ladite convention, jusqu'à ce qu'il ait acquis la conviction que des normes équivalentes à celles fixées par cette convention sont appliquées. Les mesures prises à cet effet par l'Etat qui ratifie la présente convention ne devront pas être en contradiction avec le principe de libre circulation des travailleurs stipulé par les traités auxquels ces deux Etats peuvent être parties.

#### Article 4

1. Si un Membre qui a ratifié la présente convention et dans le port duquel un navire fait escale dans le cours normal de son activité ou pour une raison inhérente à son exploitation, reçoit une plainte ou acquiert la preuve que ce navire n'est pas conforme aux normes figurant dans la présente convention, après que celle-ci sera entrée en vigueur, il peut adresser un rapport au gouvernement du pays dans lequel est immatriculé le navire, avec copie au Directeur général du Bureau international du Travail et prendre les mesures nécessaires pour redresser toute situation à bord qui constitue clairement un danger pour la sécurité ou la santé.

2. En prenant de telles mesures, le Membre devra en informer immédiatement le plus proche représentant maritime, consulaire ou diplomatique de l'Etat du pavillon et demander à ce représentant d'être présent si possible. Il ne devra pas retenir ou retarder indûment le navire.

3. Aux fins du présent article, on entend par «plainte» toute information soumise par un membre de l'équipage, un organisme professionnel, une association, un syndicat, ou de manière générale, toute personne ayant un intérêt à la sécurité du navire, y compris sous l'aspect des risques relatifs à la sécurité ou à la santé de son équipage.

#### Article 5

1. La présente convention est ouverte à la ratification des Membres qui sont parties aux instruments internationaux énumérés ci-après ou, en ce qui concerne ceux visés à l'alinéa c), en ont mis en application les dispositions :

a) la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1960, ou la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1974, ou toute convention révisant ces deux conventions ;

b) la convention internationale sur les lignes de charge, 1966, ou toute convention la révisant ;

c) les règles internationales pour prévenir les abordages en mer de 1960, ou la convention sur les règles internationales pour prévenir les abordages en mer, 1972, ou toute convention révisant ces instruments internationaux.

2. La présente convention est en outre ouverte à la ratification de tout Membre qui s'engage, lors de ladite

ratification, à satisfaire aux conditions auxquelles le paragraphe précédent subordonne la ratification et qu'il ne remplit pas encore.

3. Les ratifications formelles de la présente convention seront communiquées au Directeur général du Bureau international du Travail et par lui enregistrées.

#### Article 6

1. La présente convention ne liera que les Membres de l'Organisation internationale du Travail dont la ratification aura été enregistrée par le Directeur général.

2. Elle entrera en vigueur douze mois après la date à laquelle les ratifications d'au moins dix Membres ayant ensemble un tonnage brut de 25 pour cent de la flotte marchande mondiale auront été enregistrées.

3. Par la suite, cette convention entrera en vigueur pour chaque Membre douze mois après la date où sa ratification aura été enregistrée.

#### Article 7

1. Tout Membre ayant ratifié la présente convention peut la dénoncer à l'expiration d'une période de dix années après la date de la mise en vigueur initiale de la convention, par un acte communiqué au Directeur général du Bureau international du Travail et par lui enregistré. La dénonciation ne prendra effet qu'une année après avoir été enregistrée.

2. Tout Membre ayant ratifié la présente convention qui, dans le délai d'une année après l'expiration de la période de dix années mentionnée au paragraphe précédent, ne fera pas usage de la faculté de dénonciation prévue par le présent article sera lié pour une nouvelle période de dix années et, par la suite, pourra dénoncer la présente convention à l'expiration de chaque période de dix années dans les conditions prévues au présent article.

#### Article 8.

1. Le Directeur général du Bureau international du Travail notifiera à tous les Membres de l'Organisation internationale du Travail l'enregistrement de toutes les ratifications et dénonciations qui lui seront communiquées par les Membres de l'Organisation.

2. Quand les conditions énoncées à l'article 6, paragraphe 2, ci-dessus, auront été remplies, le Directeur général appellera l'attention des Membres de l'Organisation sur la date à laquelle la présente convention entrera en vigueur.

#### Article 9.

Le Directeur général du Bureau international du Travail communiquera au Secrétaire général des Nations Unies, aux fins d'enregistrement, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies, des renseignements complets au sujet de toutes ratifications et de tous actes de dénonciation qu'il aura enregistrés conformément aux articles précédents.

#### Article 10.

Chaque fois qu'il le jugera nécessaire, le Conseil d'administration du Bureau international du Travail présentera à la Conférence générale un rapport sur l'application de la présente convention et examinera s'il y a lieu d'inscrire à l'ordre du jour de la Conférence la question de sa révision totale ou partielle.

#### Article 11.

1. Au cas où la Conférence adopterait une nouvelle convention portant révision totale ou partielle de la

présente convention, et à moins que la nouvelle convention ne dispose autrement :

a) la ratification par un Membre de la nouvelle convention portant révision entraînerait de plein droit, nonobstant l'article 7 ci-dessus, dénonciation immédiate de la présente convention, sous réserve que la nouvelle convention portant révision soit entrée en vigueur;

b) à partir de la date de l'entrée en vigueur de la nouvelle convention portant révision, la présente convention cesserait d'être ouverte à la ratification des Membres.

2. La présente convention demeurerait en tout cas en vigueur dans sa forme et teneur pour les Membres qui l'auraient ratifiée et qui ne ratifieraient pas la convention portant révision.

#### Article 12.

Les versions française et anglaise du texte de la présente convention font également foi.

#### ANNEXE

Convention (no. 138) sur l'âge minimum, 1973, ou convention (no. 58) sur l'âge minimum (travail maritime), (révisée), 1936, ou convention (no. 7) sur l'âge minimum (travail maritime), 1920;

convention (no. 55) sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936, ou convention (no. 56) sur l'assurance-maladie des gens de mer, 1936, ou convention (no. 130) concernant les soins médicaux et les indemnités de maladie, 1969;

convention (no. 73) sur l'examen médical des gens de mer, 1946;

convention (no. 134) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970 (articles 4 et 7);

convention (no. 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949;

convention (no. 68) sur l'alimentation et le service de table (équipage des navires), 1946 (article 5);

convention (no. 53) sur les brevets de capacité des officiers, 1936 (articles 3 et 4);

Convention (no. 22) sur le contrat d'engagement des marins, 1926; convention (no. 23) sur le rapatriement des marins, 1926;

convention (no. 87) sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948;

convention (no. 98) sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949.

Le texte qui précède est le texte authentique de la convention dûment adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail dans sa soixante-deuxième session qui s'est tenue à Genève et qui a été déclarée close le 29 octobre 1976 :

EN FOI DE QUOI ont apposé leurs signatures, ce onzième jour de novembre 1976 :

Le Président de la Conférence,  
MODOLV HAREIDE

Le Directeur général du Bureau international du Travail,  
FRANCIS BLANCHARD

1. Au cas où le strict respect des normes pertinentes de la convention sur les brevets de capacité des officiers, 1936, poserait des problèmes susceptibles de porter préjudice aux systèmes et aux procédures établies par un Etat pour l'octroi des brevets de capacité, le principe d'équivalence d'ensemble s'appliquera afin qu'il n'y ait pas conflit avec les arrangements pris par cet Etat dans ce domaine.

Convention 147

#### CONVENTION CONCERNING MINIMUM STANDARDS IN MERCHANT SHIPS

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 Sixty-second Session on 13 October 1976, and

Recalling the provisions of the Seafarers' Engagement (Foreign Vessels) Recommendation, 1958, and of the Social Conditions and Safety (Seafarers) Recommendation, 1958, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to substandard vessels, particularly those registered under flags of convenience, which is the fifth item on the agenda of the session, and

Having determined that these proposals shall take the form of an international Convention, adopts this twenty-ninth day of October of the year one thousand nine hundred and seventy-six the following Convention, which may be cited as the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 :

#### Article 1.

1. Except as otherwise provided in this Article, this Convention applies to every sea-going ship, whether publicly or privately owned, which is engaged in the transport of cargo or passengers for the purpose of trade or is employed for any other commercial purpose.

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

3. This Convention applies to sea-going tugs.

4. This Convention does not apply to-

a) ships primarily propelled by sail, whether or not they are fitted with auxiliary engines;

b) ships engaged in fishing or in whaling or in similar pursuits;

c) small vessels and vessels such as oil rigs and drilling platforms when not engaged in navigation, the decision as to which vessels are covered by this subparagraph to be taken by the competent authority in each country in consultation with the most representative organisations of shipowners and seafarers.

5. Nothing in this Convention shall be deemed to extend the scope of the Conventions referred to in the Appendix to this Convention or of the provisions contained therein.

#### Article 2.

Each Member which ratifies this Convention undertakes -

a) to have laws or regulations laying down, for ships registered in its territory -

(i) safety standards, including standards of competency, hours of work and manning, so as to ensure the safety of life on board ship;

(ii) appropriate social security measures; and  
(iii) shipboard conditions of employment and shipboard living arrangements, in so far as these, in the opinion of the Member, are not covered by collective agreements or laid down by competent courts in a manner equally binding on the shipowners and seafarers concerned;

and to satisfy itself that the provisions of such laws and regulations are substantially equivalent, to the Conventions or Articles of Conventions referred to in the

Appendix to this Convention, in so far as the Member is not otherwise bound to give effect to the Conventions in question;

b) to exercise effective jurisdiction or control over ships which are registered in its territory in respect of-

(i) safety standards, including standards of competency, hours of work and manning, prescribed by national laws or regulations;

(ii) social security measures prescribed by national laws or regulations;

(iii) shipboard conditions of employment and shipboard living arrangements prescribed by national laws or regulations, or laid down by competent courts in a manner equally binding on the shipowners and seafarers concerned;

c) to satisfy itself that measures for the effective control of other shipboard conditions of employment and living arrangements, where it has no effective jurisdiction, are agreed between shipowners or their organisations and seafarers' organisations constituted in accordance with the substantive provisions of the Freedom of Association and Protection of the Right to Organise Convention, 1948, and the Right to Organise and Collective Bargaining Convention, 1949;

d) to ensure that

(i) adequate procedures—subject to over-all supervision by the competent authority, after tripartite consultation amongst that authority and the representative organisations of shipowners and seafarers where appropriate—exist for the engagement of seafarers on ships registered in its territory and for the investigation of complaints arising in that connection;

(ii) adequate procedures—subject to over-all supervision by the competent authority, after tripartite consultation amongst that authority and the representative organisations of shipowners and seafarers where appropriate—exist for the investigation of any complaint made in connection with and, if possible, at the time of the engagement in its territory of seafarers of its own nationality on ships registered in a foreign country, and that such complaint as well as any complaint made in connection with and, if possible, at the time of the engagement in its territory of foreign seafarers on ships registered in a foreign country, is promptly reported by its competent authority to the competent authority of the country in which the ship is registered, with a copy to the Director-General of the International Labour Office;

e) to ensure that seafarers employed on ships registered in its territory are properly qualified or trained for the duties for which they are engaged, due regard being had to the Vocational Training (Seafarers) Recommendation, 1970;

f) to verify by inspection or other appropriate means that ships registered in its territory comply with applicable international labour Conventions in force which it has ratified, with the laws and regulations required by subparagraph (a) of this Article and, as may be appropriate under national law, with applicable collective agreements;

g) to hold an official inquiry into any serious marine casualty involving ships registered in its territory, particularly those involving injury and/or loss of life, the final report of such inquiry normally to be made public.

#### Article 3.

Any Member which has ratified this Convention shall, in so far as practicable, advise its nationals on the possible problems of signing on a ship registered in a State which has not ratified the Convention, until it is satisfied that standards equivalent to those fixed by this Convention are being applied. Measures taken by the ratifying State to this effect shall not be in contradiction with the principle of free movement of workers stipulated by the treaties to which the two States concerned may be parties.

#### Article 4.

1. If a Member which has ratified this Convention and in whose port a ship calls in the normal course of its business or for operational reasons receives a complaint or obtains evidence that the ship does not conform to the standards of this Convention, after it has come into force, it may prepare a report addressed to the government of the country in which the ship is registered, with a copy to the Director-General of the International Labour Office, and may take measures necessary to rectify any conditions on board which are clearly hazardous to safety or health.

2. In taking such measures, the Member shall forthwith notify the nearest maritime, consular or diplomatic representative of the flag State and shall, if possible, have such representative present. It shall not unreasonably detain or delay the ship.

3. For the purpose of this Article, «complaint» means information submitted by a member of the crew, a professional body, an association, a trade union or, generally, any person with an interest in the safety of the ship, including an interest in safety or health hazards to its crew.

#### Article 5.

1. This Convention is open to the ratification of Members which -

a) are parties to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960, or the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, or any Convention subsequently revising these Conventions; and

b) are parties to the International Convention on Load Lines, 1966, or any Convention subsequently revising that Convention; and

c) are parties to, or have implemented the provisions of, the Regulations for Preventing Collisions at Sea of 1960, or the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, or any Convention subsequently revising these international instruments.

2. This Convention is further open to the ratification of any Member which, on ratification, undertakes to fulfil the requirements to which ratification is made subject by paragraph 1 of this Article and which are not yet satisfied.

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

#### Article 6

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 twelve months after the date on which there have been registered ratifications by at least ten Members with a total share in world shipping gross tonnage of 25 per cent.

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

#### Article 7.

1. A Member which has ratified this Convention may denounce it after the expiration of ten years from the date on which the Convention first 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 8.

1. The Director-General of the International Labour Office shall notify all 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 the conditions provided for in Article 6, paragraph 2, above have been fulfilled, 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 9.

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 10.

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 11.

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 7 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 12.

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

### APPENDIX

Minimum Age Convention, 1973 (No. 138), or Minimum Age (Sea) Convention (Revised), 1936 (No. 58) or

Minimum Age (Sea) Convention, 1920 (No. 7); Shipowners' Liability (Sick and Injured Seamen) Convention, 1936 (No. 55), or

Sickness Insurance (Sea) Convention, 1936 (No. 56), or

Medical Care and Sickness Benefits Convention, 1969 (No. 130);

Medical Examination (Seafarers) Convention, 1946 (No. 73);

Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970 No. 134 (Articles 4 and 7);

Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949 (No. 92);

Food and Catering (Ships' Crews) Convention, 1946 (No. 68) (Article 5);

Officers' Competency Certificates Convention, 1936 (No. 53) (Articles 3 and 4) 1;

Seamen's Articles of Agreement Convention, 1926 (No. 22);

Repatriation of Seamen Convention, 1926 (No. 23);

Freedom of Association and Protection of the Right to Organise Convention, 1948 (No. 87).

Right to Organise and Collective Bargaining Convention, 1949 (No. 98).

The foregoing is the authentic text of the Convention duly adopted by the General Conference of the International Labour Organisation during its Sixty-second Session which was held at Geneva and declared closed the twenty-ninth day of October 1976.

IN FAITH WHEREOF we have appended our signatures this eleventh day of November 1976.

The President of the Conference  
MODOLV HAREIDE

The Director-General of the International Labour Office,  
FRANCIS BLANCHARD

1. In cases where the established licensing system or certification structure of a State would be prejudiced by problems arising from strict adherence to the relevant standards of the Officers' Competency Certificates Convention, 1936, the principle of substantial equivalence shall be applied so that there will be no conflict with that State's established arrangements for certification.

Ἄρθρον Δεύτερον

Ἡ ἰσχὺς τοῦ παρόντος ἀρχεται ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεώς του διὰ τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως.

Ὁ παρὼν νόμος ψηφισθεὶς ὑπὸ τῆς Βουλῆς καὶ παρ' ἡμῶν σήμερον κυρωθεὶς, δημοσιευθήτω διὰ τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως καὶ ἐκτελεσθήτω ὡς νόμος τοῦ Κράτους.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 19 Ἰουλίου 1979

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ  
**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. ΤΣΑΤΣΟΣ**

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ  
**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΑΛΛΗΣ**

ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ  
**ΕΜΜ. ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ**

Ἐθεωρήθη καὶ ἐιέθη ἡ μεγάλη τοῦ Κράτους σφραγίς.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 21 Ἰουλίου 1979

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ  
**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΜΑΤΗΣ**