

**MAGYAR KÖZTÁRSASÁG KORMÁNYA**

**T/17536. számú**

**törvényjavaslat**

**a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet Általános Konferenciája 62. ülészakán elfogadott, a kereskedelmi hajók minimális követelményeiről szóló 147. számú Egyezmény, és az ahhoz kapcsolódó 1996. évi Jegyzőkönyv kihirdetéséről**

**Előadó: Dr. Kóka János  
gazdasági és közlekedési miniszter**

**Budapest, 2005. szeptember**

## 2005. évi .....törvény

### a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet Általános Konferenciája 62. ülészakán elfogadott, a kereskedelmi hajók minimális követelményeiről szóló 147. számú Egyezmény, és az ahhoz kapcsolódó 1996. évi Jegyzőkönyv kihirdetéséről

#### 1. §

Az Országgyűlés a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet Általános Konferenciája 62. ülészakán elfogadott, a kereskedelmi hajók minimális követelményeiről szóló 147. számú Egyezményt (a továbbiakban: Egyezmény), és az ahhoz kapcsolódó 1996. évi Jegyzőkönyvet e törvénnyel kihirdeti.

*[A Magyar Köztársaság megerősítő okiratának letétbe helyezése a Nemzetközi Munkaügyi Hivatal Főigazgatójánál 2005. március hó 30. napján megtörtént. Az Egyezmény a Magyar Köztársaság vonatkozásában 2006. március 30. napján lép hatályba.]*

#### 2. §

Az Egyezmény hiteles angol nyelvű szövege és hivatalos magyar nyelvű fordítása a következő:

#### **„C147 Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976**

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.

#### ANNEX

#### 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) ;

(Note: 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.)

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).

**Cross**

**references**

[Recommendations:R107 Seafarers' Engagement \(Foreign Vessels\) Recommendation, 1958](#)  
[Recommendations:R108 Social Conditions and Safety \(Seafarers\) Recommendation, 1958](#)  
[Conventions: C087 Freedom of Association and Protection of the Right to Organise Convention, 1948](#)  
[Conventions: C098 Right to Organise and Collective Bargaining Convention, 1949](#)  
[Recommendations:R137 Vocational Training \(Seafarers\) Recommendation, 1970](#)  
[Conventions: C138 Minimum Age Convention, 1973](#)  
[Conventions: C058 Minimum Age \(Sea\) Convention Revised\), 1936](#)  
[Conventions: C007 Minimum Age \(Sea\) Convention, 1920](#)  
[Conventions: C055 Shipowners' Liability \(Sick and Injured Seamen\) Convention, 1936](#)  
[Conventions: C056 Sickness Insurance \(Sea\) Convention, 1936](#)  
[Conventions: C130 Medical Care and Sickness Benefits Convention, 1969](#)  
[Conventions: C073 Medical Examination \(Seafarers\) Convention, 1946](#)  
[Conventions: C134 Prevention of Accidents \(Seafarers\) Convention, 1970](#)  
[Conventions: C092 Accommodation of Crews Convention Revised\), 1949](#)  
[Conventions: C068 Food and Catering \(Ships' Crews\) Convention, 1946](#)  
[Conventions: C053 Officers' Competency Certificates Convention, 1936](#)  
[Conventions: C022 Seamen's Articles of Agreement Convention, 1926](#)  
[Conventions: C023 Repatriation of Seamen Convention, 1926](#)  
[Supplemented: P147:Complemented by the Protocol of 1996 to the Merchant Shipping \(Minimum Standards\) Convention, 1976](#)

---



## **P147 Protocol of 1996 to the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976**

The General Conference of the International Labour Organization,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office and having met in its Eighty-fourth Session on 8 October 1996, and

Noting the provisions of Article 2 of the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (referred to below as "the principal Convention"), which states in part that:

"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"; and

Noting also the provisions of Article 4, paragraph 1, of the principal Convention, which states that:

"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"; and

Recalling the Discrimination (Employment and Occupation) Convention, 1958, Article 1, paragraph 1, of which states that:

"For the purpose of this Convention the term *discrimination* includes -

(a) any distinction, exclusion or preference made on the basis of race, colour, sex, religion, political opinion, national extraction or social origin, which has the effect of nullifying or

impairing equality of opportunity or treatment in employment or occupation;

(b) such other distinction, exclusion or preference which has the effect of nullifying or impairing equality of opportunity or treatment in employment or occupation as may be determined by the Member concerned after consultation with representative employers' and workers' organisations, where such exist, and with other appropriate bodies"; and

Recalling the entry into force of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, on 16 November 1994, and

Recalling the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended in 1995, of the International Maritime Organization,

Having decided on the adoption of certain proposals with regard to the partial revision of the principal Convention, which is the fourth item on the agenda of the session, and

Having determined that these proposals should take the form of a Protocol to the principal Convention;

adopts, this twenty-second day of October one thousand nine hundred and ninety-six, the following Protocol, which may be cited as the Protocol of 1996 to the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976:

#### *Article 1*

1. Each Member which ratifies this Protocol shall extend the list of Conventions appearing in the Appendix to the principal Convention to include the Conventions in Part A of the Supplementary Appendix and such Conventions listed in Part B of that Appendix as it accepts, if any, in accordance with Article 3 below.

2. Extension to the Convention listed in Part A of the Supplementary Appendix that is not yet in force shall take effect only when that Convention comes into force.

#### *Article 2*

A Member may ratify this Protocol at the same time as or at any time after it ratifies the principal Convention, by communicating its formal ratification of the Protocol to the Director-General of the International Labour Office for registration.

#### *Article 3*

1. Each Member which ratifies this Protocol shall, where applicable, in a declaration accompanying the instrument of ratification, specify which Convention or Conventions listed in Part B of the Supplementary Appendix it accepts.

2. A Member which has not accepted all of the Conventions listed in Part B of the Supplementary Appendix may, by subsequent declaration communicated to the Director-General of the International Labour Office, specify which other Convention or Conventions it

accepts.

#### *Article 4*

1. For the purposes of Article 1, paragraph 1, and Article 3 of this Protocol, the competent authority shall hold prior consultations with the representative organizations of shipowners and seafarers.
2. The competent authority shall, as soon as practicable, make available to the representative organizations of shipowners and seafarers information as to ratifications, declarations and denunciations notified by the Director-General of the International Labour Office in conformity with Article 8, paragraph 1, below.

#### *Article 5*

For the purpose of this Protocol, the Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987, shall, in the case of a Member which accepts that Convention, be regarded as a replacement of the Repatriation of Seamen Convention, 1926.

#### *Article 6*

1. This Protocol shall be binding only upon those Members of the International Labour Organization whose ratifications have been registered with the Director-General of the International Labour Office.
2. This Protocol shall come into force 12 months after the date on which the ratifications of five Members, three of which each have at least one million gross tonnage of shipping, have been registered.
3. Thereafter, this Protocol shall come into force for any Member 12 months after the date on which its ratification has been registered.

#### *Article 7*

A Member which has ratified this Protocol may denounce it whenever the principal Convention is open to denunciation in accordance with its Article 7, by an act communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration. Denunciation of this Protocol shall not take effect until one year after the date on which it is registered.

#### *Article 8*

1. The Director-General of the International Labour Office shall notify all Members of the International Labour Organization of the registration of all ratifications, declarations and acts of denunciation communicated by the Members of the Organization.
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 Organization to the date upon which the Protocol shall 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 the Director-General 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 Protocol 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*

For the purposes of revising this Protocol and closing it to ratification, the provisions of Article 11 of the principal Convention shall apply mutatis mutandis.

*Article 12*

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

ANNEX

SUPPLEMENTARY APPENDIX

Part A

Accommodation of Crews (Supplementary Provisions) Convention, 1970 (No. 133)

and

Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention, 1996 (No. 180)

Part B

Seafarers' Identity Documents Convention, 1958 (No. 108)

Workers' Representatives Convention, 1971 (No. 135)

Health Protection and Medical Care (Seafarers) Convention, 1987 (No. 164)

Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987 (No. 166)

Cross references  
[Conventions: C108 Seafarers' Identity Documents Convention, 1958](#)  
[Conventions: C111 Discrimination \(Employment and Occupation\) Convention, 1958](#)  
[Conventions: C133 Accommodation of Crews \(Supplementary Provisions\) Convention, 1970](#)  
[Conventions: C135 Workers' Representatives Convention, 1971](#)

Supplemented: C147 Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976  
Conventions: C164 Health Protection and Medical Care (Seafarers) Convention, 1987  
Conventions: C166 Repatriation of Seafarers Convention Revised), 1987  
Conventions: C180 Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention, 1996”

**„147. számú Egyezmény**  
**a kereskedelmi hajók**  
**minimális követelményeiről**

A Nemzetközi Munkaügyi Szervezet Általános Konferenciája,

amelyet a Nemzetközi Munkaügyi Hivatal Igazgató Tanácsa hívott össze Genfben és amely 1976. október 13. napján hatvankettedik ülészakára ült össze,

*figyelembe véve* a tengerészek idegen hajókon való foglalkoztatásáról szóló 1958. évi Ajánlás és a tengerészek szociális körülményeiről és biztonságáról szóló 1958. évi Ajánlás rendelkezéseit,

*úgy határozott*, hogy különböző javaslatokat fogad el azokra a hajókra vonatkozóan, amelyekben a munkakörülmények nem felelnek meg a nemzetközi normáknak, különösen az olcsó lobogó alatt lajstromozott hajók tekintetében, amely kérdés az ülészak napirendjének ötödik pontjaként szerepel,

*miután úgy döntött*, hogy ezeket a javaslatokat Nemzetközi Egyezmény formájában adja közre,

a mai napon, az ezerkilencszáz hetvenhatodik évi október hó huszonkilencedik napján, elfogadja az alábbi Egyezményt, amely "a kereskedelmi hajók minimális követelményeiről szóló 1976. évi egyezmény" néven idézhető:

*1. cikk*

1. Az e cikkben foglalt eltérő rendelkezések kivételével ez az Egyezmény bármely olyan állami vagy magántulajdonban lévő tengeri hajóra vonatkozik, amelyet kereskedelmi célokból áruk vagy utasok szállításában foglalkoztatnak, illetve bármilyen kereskedelmi célra használnak.
2. A nemzeti jogszabályok, illetve előírások állapítják meg, hogy ennek az Egyezménynek az alkalmazásában mikor kell a hajót tengeri hajónak tekinteni.
3. Ezt az Egyezményt a tengeri vontatókra alkalmazni kell.
4. Ezt az Egyezményt nem kell alkalmazni:
  - a) azokra a hajókra, amelyek alapvető hajtása a vitorla, függetlenül attól, hogy segédmotorral felszerelték vagy nem;
  - b) a halászatban vagy bálnavadászatban, illetve azokhoz hasonló műveletekben foglalkoztatott hajókra;
  - c) a kishajókra, továbbá olyan hajókra, mint az olajfűrő berendezések és olajkitermelő mesterséges szigetek, amikor azokat a hajózásban nem használják, amikor is azt, hogy

milyen hajókat foglal magában ez a pont, mindegyik országban az illetékes hatóságok a hajótulajdonosok és tengerészek legrepresentatívabb szervezeteivel folytatott konzultációkat követően az illetékes hatóságok állapítják meg.

5. Ebben az Egyezményben semmi sem tekinthető úgy, hogy az kiterjessze az ennek az Egyezménynek a mellékletében felsorolt egyezményeknek, illetve az ezekben az egyezményekben foglalt rendelkezéseknek az alkalmazási körét.

## 2. cikk

A Szervezetnek ezt az Egyezményt megerősítő minden tagja kötelezi magát, hogy

- a) a területén lajstromozott hajókra a következőket megállapító jogszabályai és előírásai legyenek:
  - i) a hajó fedélzetén az életbiztonság érdekében a biztonsági normákat, beleértve a képesítésekre, a munkaidő tartamára és a személyzet összetételére vonatkozó normákat;
  - ii) a megfelelő szociális ellátási intézkedéseket;
  - iii) a hajó fedélzetén a munka- és életkörülményeket olyan mértékben, amennyiben azokat a Szervezet adott tagjának megítélése szerint a kollektív szerződések vagy az illetékes bíróságok ítéletei nem foglalják magukban oly módon, hogy azok egyaránt kötelezzék a hajótulajdonosokat és a tengerészeket;

meggyőződik továbbá arról, hogy az ilyen jogszabályok és előírások alapján véve egyenértékűek az Egyezménynek a mellékletében felsorolt egyezményekkel, illetve az ezeknek az egyezményeknek a cikkeivel olyan mértékben, amennyire a Szervezet tagját egyéb módon nem terheli kötelezettség az említett egyezmények végrehajtására;

- b) hatékony joghatóságot, illetve ellenőrzést gyakorol a területén lajstromozott hajók felett a következők tekintetében:
  - i) a nemzeti jogszabályok és előírások által megállapított biztonsági normák, beleértve a képesítésekre, a munkaidő tartamára és a személyzet összetételére vonatkozó normákat;
  - ii) a nemzeti jogszabályok, illetve előírások által megállapított szociális ellátási intézkedések;
  - iii) a nemzeti jogszabályok, illetve előírások, továbbá az illetékes bíróságoknak a hajótulajdonosokat és a tengerészeket egyaránt kötelező ítéletei által megállapított munka- és életkörülmények a hajó fedélzetén;
- c) hatékony joghatóság hiányában meggyőződik arról, hogy az egyéb fedélzeti munka- és életkörülmények hatékony ellenőrzésének intézkedéseit a hajótulajdonosok vagy azok szervezetei és a tengerészeknek az egyesülés szabadságáról és a szervezkedési jog védelméről szóló 1948. évi egyezmény és a szervezkedéshez és a kollektív tárgyalások folytatásához való jogról szóló 1949. évi egyezmény alapvető rendelkezéseinek megfelelően létrehozott szervezetei egyeztették;

d) biztosítja:

- i) a hajótulajdonosok és a tengerészek képviselői szervezeteinek e hatósággal folytatott háromoldalú konzultációját - ahol ezt előírták - követően az illetékes hatóságok részéről általános felügyelet alá tartozó, a tengerészeknek a területén lajstromozott hajókon való alkalmazására és az ezzel összefüggésben felmerülő panaszok kivizsgálására vonatkozó eljárások meglétét;
  - ii) a hajótulajdonosok és a tengerészek képviselői szervezeteinek e hatósággal folytatott háromoldalú konzultációját - ahol ezt előírták - követően az illetékes hatóságok részéről általános felügyelet alá tartozó, a saját állampolgárságú tengerészeknek idegen államban lajstromozott hajókon való alkalmazásával összefüggésben felmerülő panaszok kivizsgálására vonatkozó eljárások meglétét, továbbá, hogy bármely ilyen panaszt - amennyiben ez lehetséges a területén való alkalmazás időpontjában - valamint idegen állampolgárságú tengerészeknek idegen államban lajstromozott hajókon saját területén való alkalmazásával összefüggésben felmerülő bármely panaszt - amennyiben ez lehetséges a területén való alkalmazás időpontjában - annak az országnak az illetékes hatóságának tudomására hozzák, amelyben a hajót lajstromozták, másolatát pedig a Nemzetközi Munkaügyi Hivatal vezérigazgatójának megküldjék;
- e) biztosítja, hogy a területén lajstromozott hajókra szegődött tengerészeknek kielégítő képesítésük, illetve szakmai képzettségük legyen azoknak a kötelezettségeknek az ellátására, amelyekre elszegődtek, kellő figyelemmel a tengerészek szakmai képzéséről szóló 1970. évi ajánlásra;
- f) szemlézéssel vagy más megfelelő eszközökkel ellenőrzi, hogy a területén lajstromozott hajók megfelelnek az általa megerősített vonatkozó és hatályos nemzetközi munkaügyi egyezményeknek, az e cikk a) pontjában foglalt törvényeknek és előírásoknak - és abban az esetben ha ez megfelel a nemzeti jogszabályoknak - a vonatkozó kollektív szerződéseknek;
- g) hivatalos vizsgálatot folytat a területén lajstromozott hajókat ért bármely komoly tengeri baleset tekintetében, különösen a sérüléssel vagy az élet elvesztésével járók vonatkozásában; az ilyen vizsgálatról szóló végleges jelentést rendszerint a társadalom tudomására hozza.

### 3. cikk

A Szervezetnek ezt az Egyezményt megerősítő minden tagja lehetőség szerint felhívja állampolgárainak figyelmét azokra a lehetséges problémákra, amelyekkel az Egyezményt nem megerősítő államban lajstromozott hajókra szegődés járhat, mindaddig, amíg meg nem győződik arról, hogy az ebben az Egyezményben megállapítottakkal egyenértékű normákat alkalmaznak. Az ezzel összefüggésben a megerősítő állam által foganatosított intézkedések nem ellentétesek a munkavállalók szabad mozgásának azokban a szerződésekben foglalt elvével, amelyeknek két ilyen állam részese lehet.



#### 4. cikk

1. Amennyiben a Szervezetnek ezt az Egyezményt megerősítő olyan tagja, amelynek kikötőjébe tevékenységének normál végzése folyamán vagy operatív okokból hajó fut be, panaszt kap vagy bizonyítékkal rendelkezik arról, hogy a hajó az ebben az Egyezményben foglalt normáknak az Egyezmény hatálybalépését követően nem felel meg, beszámolót készíthet annak az országnak a kormánya részére, amelynek területén a hajót lajstromozták, továbbá másolatban a Nemzetközi Munkaügyi Hivatal vezérigazgatójának, valamint megteheti a szükséges intézkedéseket a hajón bármely olyan körülmények javítására, amelyek nyilvánvalóan a biztonságot és az egészséget fenyegetik.

2. Ilyen intézkedéseket foganatosítva a Szervezet tagja haladéktalanul tájékoztatja a lobogó szerinti állam legközelebbi tengerészeti, konzuli, illetve diplomáciai képviselőjét és lehetőség szerint biztosítja az ilyen képviselő jelenlétét. Ugyanakkor indokolatlanul a hajót nem tartja vissza és nem gördít megalapozatlan akadályokat a tengerre való kifutás elé.

3. E cikk alkalmazásában a "panasz" a személyzet valamely tagja, szakmai szervezet, egyesület, szakszervezet, illetve a hajó biztonságában érdekelt - ideértve a személyzet tagjainak biztonságában és egészségében való érdekeltiséget - bármely személy által közölt információt jelenti.

#### 5. cikk

1. Ez az Egyezmény megerősítésre a Szervezet azon tagjai részére áll nyitva, amelyek:

- a) az 1960. évi "Életbiztonság a tengeren" tárgyú nemzetközi egyezmény vagy az 1974. évi "Életbiztonság a tengeren" tárgyú nemzetközi egyezmény, illetve az ezeket az egyezményeket a későbbiekben módosító bármely egyezmény részesei; és
- b) a merülésvonalakról szóló 1966. évi nemzetközi egyezmény, illetve az ezt az egyezményt a későbbiekben módosító bármely egyezmény részesei; és
- c) a tengeren való összeütközések megelőzésére vonatkozó 1960. évi nemzetközi szabályok vagy a tengeren való összeütközések megelőzésére vonatkozó nemzetközi szabályokról szóló 1972. évi egyezmény, illetve az ezeket a nemzetközi aktusokat a későbbiekben módosító bármely egyezmény részesei vagy alkalmazói.

2. Ez az Egyezmény megerősítésre nyitva áll továbbá a Szervezet azon tagja részére, amely a megerősítés során kötelezettséget vállal az e cikk 1. bekezdésében foglalt azon követelmények teljesítésére, amelyek a megerősítés feltételei.

3. Az Egyezmény megerősítő okiratát meg kell küldeni a Nemzetközi Munkaügyi Hivatal főigazgatójának nyilvántartásba vétel céljából.

#### 6. cikk

1. Az Egyezmény a Nemzetközi Munkaügyi Szervezetnek csak azokra a tagjaira nézve kötelező, amelyeknek megerősítő okiratát a főigazgatónál nyilvántartásba vették.

2. Az Egyezmény 12 hónappal az után az időpont után lép hatályba, amikor legalább tíz olyan tagállam megerősítését a főigazgatónál nyilvántartásba vették, amelyek összes bruttó hajótere a világ kereskedelmi hajóparkjának 25 százalékát teszi ki.

3. Ezt követően az Egyezmény minden további tagállamra nézve 12 hónappal az után az időpont után lép hatályba, amikor az illető tagállam megerősítését nyilvántartásba vették.

#### *7. cikk*

1. A Szervezetnek az Egyezményt megerősítő bármely tagja a Nemzetközi Munkaügyi Hivatal főigazgatójának a nyilvántartásba vétel céljából megküldött bejelentése útján mondhatja fel az Egyezményt, attól az időponttól számított 10 év eltelte után, amikor az először lépett hatályba. A felmondás a nyilvántartásba vétel időpontjától számított egy év elteltével lép hatályba.

2. A Szervezetnek azon tagja, amely az Egyezményt megerősítette és amelyik az előző pontban megnevezett 10 éves időszak eltelte után 1 éven belül nem él a jelen cikkben előírt felmondási jogával, kötelezi magát újabb 10 éves időszakra és csak a 10 éves időszak elteltével mondhatja fel az Egyezményt e cikk feltételei szerint.

#### *8. cikk*

1. A Nemzetközi Munkaügyi Hivatal főigazgatója értesíti a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet valamennyi tagját a Szervezet tagjai által megküldött megerősítő és felmondó okiratok nyilvántartásba vételéről.

2. Amikor a fentebb a 6. cikk 2. bekezdésében foglalt feltételek teljesülnek, a főigazgató felhívja a figyelmet az Egyezmény hatálybalépésének időpontjára.

#### *9. cikk*

A Nemzetközi Munkaügyi Hivatal főigazgatója az ENSZ alapokmány 102. Cikke szerint - nyilvántartásba vétel céljából - értesíti az ENSZ főtitkárát az előző cikkek előírásainak megfelelően nyilvántartásba vett megerősítő és felmondó okiratok teljes tartalmáról.

#### *10. cikk*

1. Minden esetben, ha a Nemzetközi Munkaügyi Hivatal Igazgató Tanácsa ezt indokoltnak látja, jelentést terjeszt az Általános Értekezlet elé az Egyezmény gyakorlati alkalmazásáról és vizsgálja annak szükségességét is, hogy az Általános Értekezlet napirendjére kell-e tűzni az Egyezmény teljes vagy részleges módosítását.

#### *11. cikk*

1. Abban az esetben, ha az Értekezlet a jelenlegi részben vagy egészben módosító új Egyezményt fogad el, az új Egyezmény eltérő rendelkezése hiányában:

a) A 7. cikk rendelkezéseitől függetlenül az új módosító Egyezmény a Szervezet valamely tagja általi megerősítése ipso jure maga után vonja az egyezmény azonnali felmondását, feltéve, hogy az új módosító Egyezmény hatályba lép;

b) az új módosító Egyezmény hatálybalépésének időpontjától kezdve ennek az Egyezménynek a Szervezet tagjai általi megerősítésre való nyitva állása megszűnik.

2. Az Egyezmény jelenlegi formájában és tartalmában mindenesetre érvényben marad a Szervezet azon tagjaira nézve, amelyek azt megerősítették, de a módosító egyezményt nem erősítették meg.

#### *12. cikk*

Ennek az Egyezménynek az angol és a francia nyelvű szövege egyaránt hiteles.

### **MELLÉKLET**

1973. évi egyezmény a legkisebb életkorról (138. sz.); illetve 1936. évi (módosított) egyezmény a tengeri munkavégzés legkisebb életkoráról (58. sz.); illetve 1920. évi egyezmény a tengeri munkavégzés legkisebb életkoráról (7. sz.);

1936. évi egyezmény a hajótulajdonosok kötelezettségeiről a tengerészek betegsége vagy sérülése esetén (55. sz.); illetve 1969. évi egyezmény az orvosi ellátásról és betegségi segélyről (130. sz.);

1970. évi egyezmény a balesetek megelőzéséről (tengerészek) (134. sz.);

1946. évi egyezmény a tengerészek orvosi vizsgálatáról (73. sz.)

1949. évi (felülvizsgált) egyezmény a legénység elhelyezéséről (92. sz.);

1946. évi egyezmény a hajókon való étkeztetéséről és étkezdei kiszolgálásáról (68. sz.), (5. cikk);

1936. évi egyezmény a kereskedelmi hajók tisztikarának bizonyítványairól és képesítéséről (53. sz.), 3. és 4. cikk);

1926. évi egyezmény a tengerészek repatriálásáról (23. sz.);

1948. évi egyezmény az egyesülési szabadságról és a szervezkedési jog védelméről (87. sz.);

1949. évi egyezmény a szervezkedési és a kollektív tárgyalási jogról (98. sz.).

## 1996. évi Jegyzőkönyv

### a kereskedelmi hajók minimális követelményeiről szóló 1976. évi 147. számú egyezményhez

A Nemzetközi Munkaügyi Szervezet Általános Konferenciája,

amelyet a Nemzetközi Munkaügyi Hivatal Igazgató Tanácsa hívott össze Genfben és amely 1996. október 8-án nyolcvannegyedik ülészakára ült össze,

*figyelembe véve* a kereskedelmi hajókról (minimális követelmények) szóló 1976. évi (a továbbiakban "Alapegyezményként" említett) egyezmény 2. cikkének rendelkezéseit, amely többek között kimondja, hogy:

"A Szervezetnek ezt az Egyezményt megerősítő minden tagja kötelezi magát, hogy

- e) a területén lajstromozott hajókra a következőket megállapító jogszabályai és előírásai legyenek:
  - i) a hajó fedélzetén az életbiztonság érdekében a biztonsági normákat, beleértve a képzésekre, a munkaidő tartamára és a személyzet összetételére vonatkozó normákat;
  - ii) a megfelelő szociális ellátási intézkedéseket;
  - iii) a hajó fedélzetén a munka- és életkörülményeket olyan mértékben, amennyiben azokat a Szervezet adott tagjának megítélése szerint a kollektív szerződések vagy az illetékes bíróságok ítéletei nem foglalják magukban oly módon, hogy azok egyaránt kötelezzék a hajótulajdonosokat és a tengerészeket;

meggyőződik továbbá arról, hogy az ilyen jogszabályok és előírások alapján véve egyenértékűek az Egyezménynek a mellékletében felsorolt egyezményekkel, illetve az ezeknek az egyezményeknek a cikkeivel olyan mértékben, amennyire a Szervezet tagját egyéb módon nem terheli kötelezettség az említett egyezmények végrehajtására;" és

*figyelembe véve továbbá* az Alapegyezmény 4. cikk 1. bekezdésének rendelkezéseit is, amely az alábbiakat mondja ki:

"Amennyiben a Szervezetnek ezt az Egyezményt megerősítő olyan tagja, amelynek kikötőjébe tevékenységének normál végzése folyamán vagy operatív okokból hajó fut be, panaszt kap vagy bizonyítékkal rendelkezik arról, hogy a hajó az ebben az Egyezményben foglalt normáknak az Egyezmény hatálybalépését követően nem felel meg, beszámolót készíthet annak az országnak a kormánya részére, amelynek területén a hajót lajstromozták, továbbá másolatban a Nemzetközi Munkaügyi Hivatal vezérigazgatójának, valamint megteheti a szükséges intézkedéseket a hajón bármely olyan körülmények javítására, amelyek nyilvánvalóan a biztonságot és az egészséget fenyegetik." és

*utalva* a megkülönböztetésről szóló (munka és foglalkozás) 1958. évi Egyezmény 1. cikkének 1. bekezdésére, amely kimondja, hogy

„A jelen Egyezmény szempontjából hátrányos megkülönböztetésnek minősül

- (a) minden olyan különbség, kizárás vagy előnyben részesítés, amely faji, bőrszín, nem, vallási meggyőződés, politikai vélemény, nemzeti eredet vagy társadalmi származás alapján történik, és az esélyek és bánásmód egyenlőségének megszűnését vagy korlátozódását eredményezi a foglalkoztatás és foglalkozás területén;
- (b) minden olyan más különbség, kizárás vagy előnyben részesítés, amely az esélyek és a bánásmód egyenlőségének megszűnését vagy korlátozását eredményezi a foglalkoztatás és foglalkozás területén, és amelyet az illető tagállam a reprezentatív munkaadói és munkavállalói szervezetekkel, amennyiben ilyenek léteznek, valamint más, e célra elfogadott testületekkel való konzultáció után határoz meg"; és

*utalva* az Egyesült Nemzetek Szervezetének 1994. november 16-án hatályba lépett 1982. évi tengerjogi egyezményére; és

*utalva* a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet által elfogadott és az 1995. évben módosított, a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló 1978. évi nemzetközi egyezményre;

*miután úgy határozott*, hogy különböző javaslatokat fogad el a Alapegyezmény részleges módosítására vonatkozóan, mely kérdés az ülészak napirendjének negyedik pontjátékét szerepelt, és

miután úgy döntött, hogy ezeket a javaslatokat a Alapegyezményt kiegészítő Jegyzőkönyv formájában adja közre;

a mai napon, az ezerkilencszáz kilencvenhatodik év október 22. napján, elfogadja az alábbi Jegyzőkönyvet, amely „A kereskedelmi hajókról (minimális követelmények) szóló 1976. évi Egyezményt kiegészítő Jegyzőkönyv” néven idézhető:

### *1. cikk*

1. Minden tagállam, amely a jelen Jegyzőkönyvet megerősíti, a Alapegyezmény Függlékében szereplő Egyezmények jegyzékét köteles kiegészíteni a Kiegészítő Függlék A Részében szereplő Egyezményekkel és ugyanezen Függlék a B Részében felsorolt azon Egyezményekkel, amelyeket az alábbi 3. cikk alapján esetlegesen elfogad.

2. A Kiegészítő Függlék A Részében felsorolt, és még nem hatályos Egyezményre történő kiegészítés csak akkor lép hatályba, amikor maga az Egyezmény is.

### *2. cikk*

A tagállam a jelen Jegyzőkönyvet a Alapegyezmény megerősítésével egyidejűleg vagy azt követően bármikor megerősítheti. Ennek módja, hogy a jelen Jegyzőkönyv hivatalos megerősítését nyilvántartás céljából közli a Nemzetközi Munkaügyi Hivatal főigazgatójával.

### *3. cikk*

1. Minden tagállam, amely a jelen Jegyzőkönyvet megerősíti, adott esetben, a megerősítő okiratot kísérő nyilatkozat útján közölje, hogy a Kiegészítő Függelék B. részében felsoroltak közül mely Egyezményt vagy Egyezményeket fogadja el.

2. Az a tagállam, amely a Kiegészítő Függelék B. Részében felsoroltak közül nem minden Egyezményt fogad el, a Nemzetközi Munkaügyi Hivatal főigazgatójához utólagosan benyújtott nyilatkozatban határozhatja meg, hogy mely más Egyezményt vagy Egyezményeket fogad el.

#### *4. cikk*

1. A jelen Jegyzőkönyv 1. cikk 2. bekezdése, valamint 3. cikk végrehajtásának céljából az illetékes hatóság tartson előzetes konzultációkat a hajótulajdonosok és a tengerészek képviseleti szervezeteivel.

2. Az alábbi 8. cikk 1. bekezdése értelmében, amint lehetséges, az illetékes hatóság bocsássa a hajótulajdonosok és a tengerészek képviseleti szervezetei rendelkezésére mindazokat az információkat, amelyeket vele a Nemzetközi Munkaügyi Hivatal főigazgatója közölt a ratifikálásokkal, nyilatkozatokkal, valamint felmondásokkal kapcsolatosan.

#### *5. cikk*

A jelen Jegyzőkönyv tekintetében a tengerészek repatriálásáról szóló (módosított) 1987. évi Egyezményt az azt elfogadó tagállam esetében a tengerészek repatriálásáról szóló 1926. évi egyezményt helyettesítő egyezménynek kell tekinteni.

#### *6. cikk*

1. A jelen Jegyzőkönyv a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet tagállamai közül csak azokra nézve kötelező, amelyeknek ratifikációit a főigazgató nyilvántartásba vette.

2. A Jegyzőkönyv azon időponttól számított tizenkét hónap múlva lép hatályba, amikor öt tagállamnak, amelyek közül háromnak egyenként legalább egymillió bruttó regisztertonnányi hajóállománya van, a megerősítését a Nemzetközi Munkaügyi Hivatal főigazgatója nyilvántartásba vette.

3. A továbbiakban a jelen Jegyzőkönyv minden tagállamra nézve tizenkét hónappal azután lép hatályba, hogy a tagállam megerősítését nyilvántartásba vették.

#### *7. cikk*

A jelen Jegyzőkönyvet megerősítő tagállam a Nemzetközi Munkaügyi Hivatal főigazgatójával egy nyilvántartásba vétel céljából közölt nyilatkozat útján mondhatja fel, akkor, amikor a Alapegyezmény, 7. cikkével összhangban, felmondási lehetősége nyitott. A jelen Jegyzőkönyv felmondása a nyilvántartásba vételét követő egy év elteltével válik hatályossá.

## 8. cikk

1. A Nemzetközi Munkaügyi Hivatal főigazgatója a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet valamennyi tagállamát köteles értesíteni a Szervezet tagállamai által vele közölt valamennyi ratifikálás illetve felmondás nyilvántartásba vételéről.

2. Amint a fenti 6. cikk 2. bekezdése szerinti feltételek teljesültek, a főigazgató felhívja a Szervezet tagállamainak a figyelmét a Jegyzőkönyv hatályba lépésének időpontjára.

## 9. cikk

A Nemzetközi Munkaügyi Hivatal főigazgatója az előző cikkek rendelkezéseivel összhangban nyilvántartásba vett ratifikációkat és felmondásokat az Egyesült Nemzetek Szervezete Alapokmányának 102. cikke szerint valamennyi részletükben nyilvántartásba vétel céljából megküldi az Egyesült Nemzetek főtitkárának.

## 10. cikk

A Nemzetközi Munkaügyi Hivatal Igazgató Tanácsa az általa szükségesnek ítélt időpontokban jelentést terjeszt az Általános Konferencia elé a jelen jegyzőkönyv helyzetéről és megvizsgálja, kívánatos-e a Konferencia napirendjére tűzni az Egyezmény részleges vagy teljes módosításának kérdését.

## 11. cikk

A jelen Jegyzőkönyv felülvizsgálata valamint megerősítésének lezárása tekintetében a Alapecyzmény 11. cikkének rendelkezéseit kell *mutatis mutandis* alkalmazni.

## 12. cikk

A jelen Jegyzőkönyv szövegének angol és francia változata egyaránt hiteles.

## **MELLÉKLET** **Kiegészítő Függelék**

### *A. Rész*

1970. évi 133. sz. egyezmény a személyzet elhelyezéséről (kiegészítő rendelkezések) és  
1996. évi 180. sz. egyezmény a tengerészek munkaidejéről és a személyzet létszámáról hajók fedélzetén.

### *B. Rész*

1958. évi 108. sz. egyezmény a tengerészek személyazonossági okmányáról;  
1970. évi 135. sz. egyezmény a munkavállalók üzemi képviselőiről;  
1987. évi 164. sz. egyezmény a tengerészek egészségvédelméről és az orvosi ellátásáról;  
1987. évi 166. sz. egyezmény a tengerészek repatriálásáról (felülvizsgált).”

### 3. §

- (1) E törvény 2006. március 30-án lép hatályba.
- (2) E törvény végrehajtásáról a Kormány gondoskodik.



## Indokolás

A Nemzetközi Munkaügyi Szervezet 1976. évi, a kereskedelmi hajózásról (minimális követelmények) szóló Egyezmény meghatározza a részes államok kötelezettségét arra vonatkozóan, hogy jogi szabályozást hoz a területén lajstromozott hajókra, a hajókon végzett munka biztonságára vonatkozóan - ideértve a képezésekre, a munkaidő tartamára és a személyzet összetételére vonatkozó előírásokat is -, valamint a tengerészek szociális biztonságát biztosító – az Egyezményben rögzített követelményekkel egyenértékű – normatív szabályozás megalkotásáról gondoskodik. Megköveteli egyben az Egyezmény az azt megerősítő államoktól, hogy a hatékony ellenőrzést ellátására alkalmas joghatóságot hozzon létre, mely a nemzeti jogszabályok és előírások által megállapított szabályok végrehajtásának folyamatos ellenőrzéséről, valamint – mind a részes állam területén nyilvántartásba vett, mind a más államban regisztrált kereskedelmi hajón szolgálatot teljesítő - tengerészek „szerződésével” kapcsolatos panaszok kivizsgálásáról gondoskodik. Az Egyezmény egyben a részes államok kötelezettségévé teszi azt, miszerint biztosítaniuk kell, hogy a területükön bejegyzett hajókon kizárólag megfelelő képezéssel rendelkező tengerészek alkalmazhatóak, valamint azt is, hogy ellenőrizhető legyen a területükön bejegyzett hajóknak az Egyezmény előírásainak való megfelelése.

A 147. számú Egyezmény 1981. november 28-án lépett hatályba. A Magyar Köztársaság vonatkozásában a hatálybalépés időpontja a megerősítő okiratnak a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet főigazgatójánál 2005. március 30-án történt letétbe helyezésétől számított egy év. Ezért az Egyezményt és az ahhoz kapcsolódó jegyzőkönyvet kihirdető törvény hatálybalépésének időpontja 2006. március 30.

Az 1996. évi Jegyzőkönyv meghatározza, hogy „minden tagállam, amely a jelen Jegyzőkönyvet ratifikálja, a Főegyezmény Függelékében szereplő Egyezmények jegyzékét köteles kiegészíteni a Kiegészítő Függelék 'A' részében szereplő Egyezményekkel és ugyanezen Függelék 'B' részében felsorolt azon Egyezményekkel, amelyeket a Jegyzőkönyv 3. cikke alapján elfogad.” A Kiegészítő Függelék 'A' részében a személyzet elhelyezéséről szóló 1970. évi 133. számú, valamint a tengerészek munkaidejéről és a személyzet létszámáról a hajók fedélzetén tárgykörben megalkotott 1996. évi 180. számú Egyezmény került rögzítésre. A 'B' rész négy egyezményt rögzít, melyek a következők:

- 1958. évi 108. sz. egyezmény a tengerészek személyazonossági okmányáról;
- 1970. évi 135. sz. egyezmény a munkavállalók üzemi képviselőiről;
- 1987. évi 164. sz. egyezmény a tengerészek egészségvédelméről és az orvosi ellátásáról;
- 1987. évi 166. sz. egyezmény a tengerészek repatriálásáról (felülvizsgált).

Ezen utóbbi egyezményeket a Magyar Köztársaság már korábban megerősítette.

A Magyar Köztársaság Országgyűlése a 147. számú Egyezményt, valamint a hozzá kapcsolódó 1996. évi Jegyzőkönyvet a 85/2004. (IX. 15.) OGY határozatával erősítette meg. A Magyar Köztársaság megerősítő okiratának letétbe helyezése a Nemzetközi Munkaügyi Hivatal főigazgatójánál 2005. március 30-án megtörtént. Az Egyezmény rendelkezéseinek megfelelő nemzeti szabályozást a csatlakozó tagállamoknak az azt követő tizenkét hónapon belül meg kell alkotniuk, hogy a tagállam megerősítő okiratát nyilvántartásba vették. Ennek megfelelően Magyarországnak 2006. március 30. napjától az Egyezmény és a Jegyzőkönyv rendelkezéseinek meg kell felelnie. A magyar jogrendszer az Egyezmény rendelkezéseivel összhangban áll.

Az Alkotmány és a jogalkotásról szóló 1987. évi XI. törvény vonatkozó rendelkezéseivel összhangban, valamint a nemzetközi szerződésekkel kapcsolatos eljárásokról szóló 2005. évi L. törvény 9. §-ában foglalt rendelkezést figyelembe véve az Országgyűlés által megerősített nemzetközi szerződéseket törvénnyel kell kihirdetni.