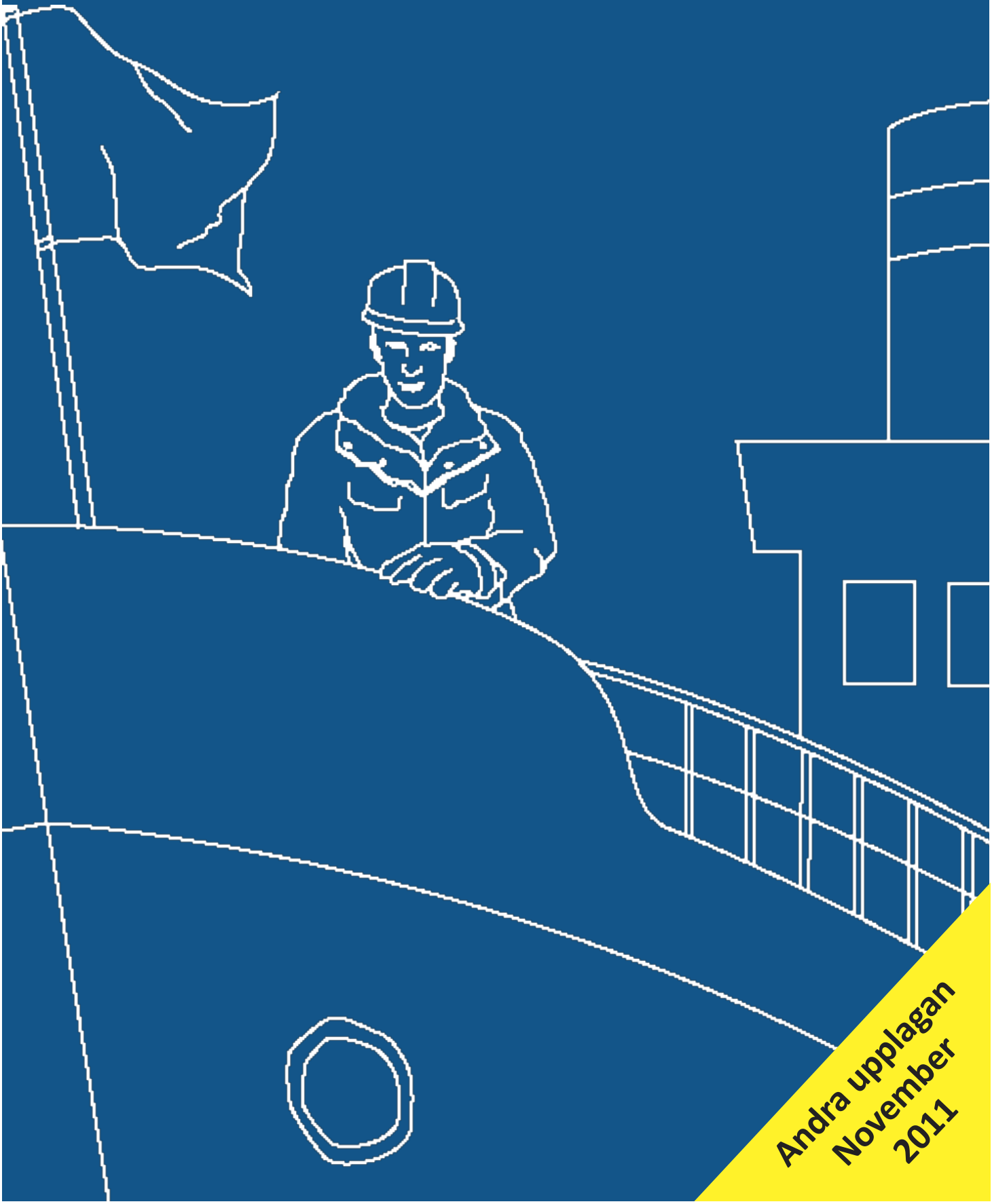
Mexico City-policyn

ITF:s policy beträffande minimivillkor på handelsfartyg



Andra upplagan
November
2011

Innehåll

5 Förord

Mexico City-policyn: ITF:s policy beträffande minimivillkor på handelsfartyg

7 Inledning
8 Angivande av principer
10 Angivande av målsättningar
12 Definition av bekvämlighetsflagg (FOC)
14 Register som inte förklarats vara FOC
15 ITF-acceptabla normer för FOC-fartyg
16 ITF-acceptabla normer för fartyg i andraregister
17 ITF-acceptabla normer för fartyg med nationell flagg
18 Bareboat charter
19 Dubbel- eller parallellregistrerade fartyg
20 Cabotage
21 Regionala normer
22 Rättigheter och skyldigheter för FOC-fartyg
23 Förhandlingsrättigheter och skyldigheter för FOC-fartyg
25 Bemanning
26 ITF:s samrådsförfarande för undertecknande av avtal som täcker FOC-fartyg

Bilagor

30 Aten-policyn: ITF:s gemensamma policy för europeisk färjetrafik
33 Policy för fondering och revision
37 Policy – Miami-riktlinjerna
53 Policy för nationellt cabotage
55 Policy för nationell flagg
57 Offshore-policy
59 Policy för tillfälliga arbetslag
65 Policy stadga för sjöfolk: Policy om fackligt medlemskap och skyldigheter gentemot sjöfolk som arbetar på FOC-fartyg

Förord

Vid ITF:s 41:a kongress i Durban i augusti 2006, fattades beslutet att genomföra en grundlig och systematisk granskning av kampanjen mot bekvämlighetsflagg (FOC). Den senaste granskningen av FOC-policyn, som kulminerade i Delhi-policyn, slutfördes 1998 på kampanjens 50-årsdag. Med denna senaste översyn ville medlemsförbunden föra upp FOC-kampanjen på en ny nivå, anpassad till 2000-talets utmaningar.

Under tiden sedan 1998 hade det skett så många förändringar, både internt och externt. FOC-kampanjen i sig hade sett tillkomsten av Internationella förhandlingsforumet (IBF) och med det en ny era för internationella löneförhandlingar. Samtidigt hade FOC-inspektoratet nästan fördubblats i storlek och var bättre tränat, bättre utbildat och bättre samordnat än någonsin tidigare. Vidare hade en ny ITF-kampanj mot bekvämlighetshamnar (POC) sjösatts.

Under tiden hade sjöfartsnäringen erfarit vissa dramatiska förändringar, med enorma framsteg i teknologi, snabbare lasthantering, större fartyg, mer komplexa ägarstrukturer, förändrade sysselsättningstrender och betydande händelseutveckling på det rättsliga området.

Som en konsekvens var denna granskningsprocess mer rigorös än någonsin tidigare. Under 4 år gick en utvald grupp av ITF-ledare inom sjöfart igenom varje aspekt av kampanjen, innefattande politiska riktlinjer, strategier, processer och strukturer. Synpunkter samlades in från medlemsförbund inom sjöfart. Varje fråga diskuterades och debatterades ingående. I några fall fanns oförenliga synpunkter och ibland föreföll det som om konsensus inte skulle vara möjligt att uppnå. Men genom hela processen visade de medverkande ett orubbligt engagemang för att föra kampanjen framåt och arbetade

extremt hårt för att nå en kompromiss, även om de mest omtvistade frågorna.

Resultatet av denna granskning presenterades slutligen vid ITF:s 42:a kongress i Mexico City i augusti 2010 och alla rekommendationerna och slutsatserna antogs, inklusive en ny FOC-policy, Mexico City-policyn.

Denna policy är grundstommen i FOC-kampanjen vilken anger dess syften och målsättningar, dess principer och värderingar som styr hur den arbetar. Förändringarna som har gjorts för med fast hand in kampanjen i 2000-talet, under det att den står fast vid sina centrala värderingar. Den sätter arbetstagarnas intressen i förgrunden och den tar solidaritetsbegreppet – vilket är centralt för kampanjen, ITF och fackföreningsrörelsen som helhet – och lyfter det till nya höjder.

David Cockroft
ITF:s generalsekreterare

Stephen Cotton
ITF:s sjöfartssamordnare

David Heindel
Ordförande ITF:s sjöfolkssektion

Paddy Crumlin
ITF:s ordförande samt ordförande för hamnarbetaresektionen

ITF:s policy beträffande minimivillkor på handelsfartyg

Detta dokument är ett fristående ITF policyuttalande och måste läsas tillsammans med andra ITF politiska riktlinjer såsom de fastställts av relevanta ITF-organ från tid till annan (ITF:s politiska riktlinjer).

Denna policy ersätter den policy som antogs av ITF:s 39:e kongress i New Delhi, känd som Delhi-policyn.

Förklarande anteckningar beträffande bakgrunden eller utarbetandet av ITF:s politiska riktlinjer är inte bindande uttalanden om ITF:s politiska riktlinjer.

Den engelska språkversionen av denna policy ska betraktas som den slutgiltiga versionen av policyn.

Angivande av principer

1

ITF motarbetar systemet med bekvämlighetsflagg (FOC) och anser att det bör finnas en äkta förbindelse mellan den flagg ett fartyg seglar under samt platsen där det egentliga ägandet ligger och kontrollen utövas. Som en allmän regel underlåter FOC-register att genomdriva lägsta sociala normer och/eller fackliga rättigheter för sjöfolk och de har visat både en ovilja och en oförmåga att följa internationella normer. Sådana normer inbegriper internationella säkerhetsnormer, internationella arbetsnormer inom sjöfarten samt mänskliga och fackliga rättigheter. Som en konsekvens föreligger en avsaknad av social kontroll över fartyg i sådana register, såsom den utövas av demokratiska och oberoende fackliga organisationer.

2

Bekvämlighetsflagg gör det möjligt för redare att minimera sina driftskostnader genom bland annat skatteplanering, internprissättning, undvikande av facklig organisering, att till mycket låga löner rekrytera icke mantalsskrivet sjöfolk och/eller sådana som inte innehar pass, att inte betala välfärds- och socialförsäkringsavgifter för sina besättningar, använda sjöfolk för att hantera last samt undvika att strikt tillämpa säkerhets- och miljönormer. Till följd därav har FOC-register en konkurrensfördel gentemot de nationella register som verkar med höga driftskostnader och lyder under de lagar och regler som vederbörligen inrättade sjöfartsmyndigheter i flaggstaten fastställt. FOC gör det också möjligt för rederier att upprätta komplexa ägarstrukturer som kännetecknas av brist på administrativt och ledningsansvar samt insyn.

3

ITF anser att FOC utgör illojal konkurrens. Besättningar väljs ofta ut på grundval av kostnad snarare än kvalitet och anställningen är av tillfällig art, liten hänsyn tas därför till vare sig besättningens behov eller behovet av långsiktig hållbarhet för näringen och samhället som helhet. FOC-register bidrar generellt inte till utbildning av sjöfolk eller till yrkesutveckling för sjöfolk som arbetar på fartyg som bär deras flagg.

4

ITF är emot diskriminering och utnyttjande av sjöfolk och anser att användandet av FOC-register underlättar direkt exploatering och gör det möjligt för redare att betala och behandla sjöfolk som det passar dem. Styrkeförhållandet är ojämlikt.

Angivande av målsättningar

5

Med hänsyn till ovanstående driver ITF kampanj mot FOC och undermålig sjöfart med de följande målsättningarna:

a. Att skydda och förbättra anställningsvillkoren för sjöfolk samt säkerställa att allt sjöfolk skyddas från exploatering oavsett, exempelvis, hudfärg, nationalitet, kön, ras, religion eller sexuell läggning;

b. Avskaffandet av FOC-systemet och upprättandet av ett regelverk för sjöfartsnäringen som bygger på principen med en äkta förbindelse mellan den flagga ett fartyg seglar under samt platsen där det egentliga ägandet ligger och den faktiska kontrollen utövas;

c. Att angripa undermålig sjöfart och eftersträva ITF-acceptabla normer på alla fartyg oavsett flagg, genom att använda alla politiska, fackliga och lagliga medel som står till ITF:s förfogande;

d. Att stärka medlemsförbund för att maximera internationell solidaritet till stöd för kampanjen;

e. Det universella erkännandet och tillämpningen av relevanta internationella miniminormer – i synnerhet ILO:s sjöfartskonvention från 2006, ILO:s centrala arbetsnormer, relevanta IMO-instrument och instrument för mänskliga rättigheter – på alla fartyg oavsett flagg.

6

För att bedriva FOC-kampanjen arbetar ITF på två fronter:

a. Politiskt lobbar ITF statliga och mellanstatliga organisationer, med utsikt att höja normer inom näringen och stärka kopplingen mellan den flagg ett fartyg bär och nationaliteten hos de egentliga ägarna och dem som kontrollerar fartygen;

b. Fackligt strävar ITF efter att trygga acceptabla minimilöner och villkor för sjöfolk ombord på FOC- och undermåliga fartyg genom att delta i internationella kollektiva förhandlingar med redare, arbetsgivare och deras företrädare samt andra former av konstruktiv dialog med aktörerna i näringen och genom praktiska solidaritetshandlingar mellan ITF-medlemsförbund världen över.

7

FOC-kampanjen är byggd på solidaritet mellan sjöfolk och hamnarbetare samt deras respektive fackförbund. FOC-kampanjens framgång beror, bland annat, på medverkan av och styrkan hos hamnarbetareförbund världen över. Därför är stöd för hamnarbetare och deras förbund, inklusive av sjöfolket själva, en del av FOC-kampanjen och innefattar stöd för ITF:s kampanj mot bekvämlighetshamnar (POC).

Definition av bekvämlighetsflagg (FOC)

8 ITF definierar bekvämlighetsflagg som följer:

Där det egentliga ägandet av ett fartyg befinns vara någon annanstans än i det land vars flagg fartyget bär, anses fartyget segla under en bekvämlighetsflagg. I fall där identifieringen av den egentliga ägaren inte är otvetydig, kommer hänsyn att tas till effektiv kontroll och alla fartyg där det inte finns någon äkta förbindelse mellan flaggstaten och den/de person/er, eller företags-enhet med effektiv kontroll över fartygets drift skall anses segla under FOC.

9 Vad avser ITF:s policy hänvisar egentligt ägande till slutligt egentligt ägande eller en fysisk persons intresse. Där egentligt ägande är oklart, skall ITF ta hänsyn till vem som har effektiv kontroll över fartyget. Effektiv kontroll anses innebära kontroll av en enskild person eller grupp av personer över ett fartyg.[i]

10 Alla register kan förklaras vara ett FOC-register på grundval av att majoriteten av fartygen i registret inte är egentligt ägda och/eller effektivt kontrollerade inom flaggstaten och att registret inte uppfyller de kriterier som anges i p. 11 nedan.

11 Förutom ovanstående definition av ett FOC-register tar ITF också hänsyn till nedanstående kriterier när man avgör om ett register ska förklaras vara FOC:

a. Flaggstatens förmåga och vilja att genomdriva internationella sociala miniminormer på sina fartyg, inklusive respekt för grundläggande mänskliga och fackliga rättigheter, föreningsfrihet och rätten till kollektiva förhandlingar med bona fide fackförbund.

b. Sociala meriter, såsom de fastställts genom om-fattningen av ratificeringen och tillämpningen av ILO:s konventioner och rekommendationer.

c. Säkerhets- och miljömeriterna, såsom dessa visas genom ratificeringen och tillämpningen av IMO:s konventioner och uppenbarade genom hamnstats kontrollinspektioner, bristfälligheter och kvarhållanden.

12

Fackförbundet(n) i flaggstaten kan, om de allmänna villkoren som gäller för deras nationella flagg inte är godtagbara för dem, begära att ITF förklarar registret vara ett FOC-register. ITF förbehåller sig rätten att förklara ett register vara FOC om omständigheterna föreskriver detta. ITF förbehåller sig också rätten att förklara ett fartyg vara ett FOC-fartyg på grundvalen från fartyg till fartyg, efter samråd med flaggstatens fackförbund.

---

[i] Vägledning:

Den egentliga ägaren av fartyget är den person som har den yttersta makten och som utövar sann kontroll över fartyget. Effektiv kontroll är den person eller enhet med slutligt beslutsfattande ansvar och ansvarsskyldighet, det vill säga sann kontroll. Att fastställa vem som är den egentliga ägaren av ett fartyg eller vem som utövar effektiv kontroll över ett fartyg är i huvudsak en fråga om fakta.

I sin rapport *Behind the Corporate veil: Using Corporate Entities for Illicit Purposes* (Paris, 2001) beskriver OECD egentligt ägande som följer:

"'egentligt ägande' hänvisar till slutligt egentligt ägande eller en fysisk persons intresse. I vissa situationer kan avslöjandet av den egentliga ägaren medföra att tränga igenom olika mellanliggande enheter och/eller personer tills den sanna ägaren som är en fysisk person hittas. När det gäller bolag innehas ägandet av aktieägare eller delägare. I partnerskap innehas andelar av komplementärer och kommanditdelägare. I stiftelser och fonder hänförs egentligt ägande till förmånstagare, vilka också kan inbegripa grundaren eller stiftaren."

I samma rapport hänvisar OECD till effektiv kontroll som följer:

"'kontroll' innebär effektiv kontroll av en enskild person eller en grupp av personer av ett företagsorgan. Således, med avseende på typerna av företagsorgan som undersökts i rapporten, kommer den relevanta frågan att vara vem som utövar effektiv kontroll (snarare än lagenlig kontroll) över företagsorganet. I många fall av missbruk av företagsorgan kontrollerar den egentliga ägaren eller stiftaren/-grundaren företagsorganet trots yttre sken som antyder kontroll av en tredje part. Till exempel skulle direktörer för ett företag bara kunna vara 'bulvaner' som vidarebefordrar de uppgifter som begärs av en direktör till den egentliga ägaren och tar emot instruktioner från den egentliga ägaren. När det gäller stiftelser kan stiftaren fortsätta att utöva effektiv kontroll över förvaltaren genom att använda en 'stiftelsebeskyddare' och en önskelista."

13

Register som inte förklarats vara FOC

ITF erkänner sina medlemsförbunds rätt att vidta åtgärder mot alla fartyg, oavsett flagg, för att säkerställa ITF-acceptabla normer. För icke-FOC-fartyg bör sådana åtgärder normalt bara vidtas i samförstånd med ITF-anslutet(na) sjöfolksförbund i flaggstaten.

14

ITF-acceptabla normer för FOC-fartyg

Alla fartyg som betecknats bära bekvämlighetsflagg bör vara täckta av ett ITF-godkänt kollektivavtal tecknat i enlighet med denna policy.

15

ITF-acceptabla normer för fartyg i andraregister

Andraregister är flaggstatens anslutna fackförbunds verksamhetsområde och inget medlemsförbund skall förhandla med avseende på besättningen på andra-registerfartyg utan godkännande av ITF:s medlems-förbund i flaggstaten. Kollektivavtal som slutits på andraregisterfartyg, eller fartyg som bär flagg som av ITF förklarats erbjuda liknande villkor, får inte ligga under ITF:s TCC-riktmärke och ITF:s normer, som ändras från tid till annan. Vid undertecknande av ett avtal, skall förbundet i flaggstaten, där så är praktiskt, gå in i ändamålsenliga bilaterala överenskommelser med förbundet(n) i landet som tillhandahåller arbetskraft.

16

ITF-acceptabla normer för fartyg med nationell flagg

ITF-acceptabla normer för fartyg med nationell flagg anges i ITF:s policy för nationell flagg (bifogad denna policy).

17

Bareboat charter

Fartyg som bareboatchartrats till och från flagg som på ett genuint sätt verkar för utveckling av sjöfart under nationell flagg och där den fulla besittningen och kontrollen av fartyget har överförts till en medborgare eller juridisk person i flaggstaten som utövar faktisk kontroll över fartyget, ska anses vara fartyg med nationell flagg förutsatt att förbundet(n) i landet där det egentliga ägandet ligger godkänner det.

Dubbel- eller parallellregistrerade fartyg

18

Dubbel- eller parallellregistrerade fartyg skall anses vara FOC-fartyg. Fartyg med nationell flagg som dubbel- eller parallellregistrerats till och från en bekvämlighetsflagg enbart för att registrera ett fartygshypotek anses emellertid, förutsatt att förbundet(n) i landet där det egentliga ägandet ligger godkänner det och där alla villkor ombord är nationella, vara fartyg med nationell flagg.

Cabotage

19 Cabotage skall reserveras för fartyg med nationell flagg från det berörda landet.

20 ITF stödjer bevarandet och utvidgningen av cabotage på nationell nivå och erkänner betydelsen av sådana arrangemang för att trygga hållbar långsiktigt sysselsättning för sjöfolk ombord på fartyg som bedriver reguljär trafik inom ett särskilt land. För att undvika social dumping måste fartyg som inte utgör del av sådana arrangemang, oavsett om de är FOC- eller icke FOC-fartyg, vilka senare blir involverade i cabotagetrafiken, erkänna normer som har överenskommits för fartyg som går i trafik inom det angivna landet.

21

Regionala normer

ITF erkänner rätten för alla medlemsförbund inom en specifik och definierad region att till FPC föreslå regionala normer vilka täcker fartyg som går i trafik enbart inom och är bemannade med sjöfolk från den regionen.

Rättigheter och skyldigheter för FOC-fartyg

22

ITF godkänner att i princip alla medlemsförbund som företräder sjöfolk har rätten att sluta avtal som överensstämmer med ITF:s policy förutsatt att ITF:s förfaringssätt som anges häri följs. Genom att ha denna rättighet erkänner ITF:s medlemsförbund att de också har skyldigheter att följa ITF:s policy, innefattande ITF:s policy Stadga för sjöfolk.

23

ITF bör fortsätta med policyn att bestämma "värdet" av ett avtal på grundval av totala besättningskostnader (TCC) och i enlighet med de normer som fastställts av FPC (Fair practices-kommittén).

Förhandlingsrättigheter och skyldigheter för FOC-fartyg

24

Förhandlingsrättigheter för FOC-fartyg kommer att tilldelas enligt vad som är bäst för besättningen. ITF anser att detta normalt sett är förbundet(n) i landet där det egentliga ägandet ligger eller där det egentliga ägandet är oklart, landet där den effektiva kontrollen utövas. Sådant(a) förbund skall, där så är praktiskt, gå in i ändamålsenliga bilaterala överenskommelser med förbundet(n) i det land som tillhandahåller arbetskraft.[ii]

Under alla förhållanden där kollektivavtal sluts gäller följande:

a. Hela besättningen måste omfattas av de berörda avtalen;

b. Hela besättningen bör vara medlemmar i det(de) berörda förbundet(n) och förbundet(n) måste uppfylla minimiförpliktelserna gentemot dessa medlemmar såsom stipuleras av FPC från tid till annan innefattande ITF:s policy Stadga för sjöfolk;

c. Alla besättningsmedlemmar, vare sig de är skrivna i landet där det egentliga ägandet ligger och/eller den effektiva kontrollen utövas eller inte, måste behandlas på ett rättvist och likvärdigt sätt;

d. ITF:s sekretariat måste rådfrågas innan ett ITF special agreement undertecknas och innan avgifterna till ITF:s välfärdsfond betalas;

e. Alla fonder eller avgifter som debiteras vad gäller fartyget(n) måste införlivas i och utgöra del av kollektivavtalet, det bör också detaljerade uppgifter om fackliga medlemsavgifter såsom de fastställts av det(de) berörda förbundet(n);

[ii] *Bekräftas att detta utgör svårigheter under vissa omständigheter, i vilket fall frågan kommer att remitteras till FPC:s styrgrupp för att hjälpa till att finna en lösning.*

f. Inget avtal skall anses giltigt förrän ITF:s samrådsförfarande på ett tillfredsställande sätt slutförts och avtalet har godkänts av ITF såsom anges i denna policy.

25

ITF-medlemsförbund som företräder sjöfolk kan sluta ITF-godkända avtal för FOC-fartyg där INTE det egentliga ägandet och/eller den effektiva kontrollen ligger i deras land förutsatt att medlemsförbundet i landet där det egentliga ägandet och/eller den effektiva kontrollen ligger har avstått förhandlingsrättigheter (i linje med ITF:s samrådsförfarande fastställt i denna policy) och förutsatt att bestämmelserna i p. 24 ovan i övrigt följs.

26

Ett ITF-godkänt kollektivavtal har tre beståndsdelar:

a. För det första måste avtalet uppfylla ITF:s kriterier gällande endera ITF:s TCC eller andra normer fastställda i ITF:s internationella kollektivförhandlingar med redare, arbetsgivare och deras företrädare eller andra former av konstruktiv dialog med näringens deltagare, och måste uppfylla andra policykrav såsom de godkänts eller ändrats av FPC från tid till annan;

b. För det andra måste det godkännas av ITF och regelbundet ses över för att säkerställa att det fortsätter att uppfylla ITF:s kriterier; och

c. För det tredje, med förbehåll för vad som föreskrivs i p. 34, får inget ITF special agreement som gäller för ett specifikt fartyg undertecknas innan förbundet(n) i det land där det egentliga ägandet och/eller den effektiva kontrollen ligger har rådfrågats och ITF:s sekretariat har fattat beslut beträffande tilldelning av förhandlingsrättigheter.

Bemanning

27

Bemanningsskalan för FOC-fartyg som omfattas av ITF-godkända avtal återfinns i bilagan till ITF:s standardavtal, som justeras från tid till annan. FOC-fartyg som omfattas av ITF-godkända avtal skall tillämpa ITF:s bemanningsskala och inte den som finns i flaggstatens certifikat för bemanning eller något jämförbart dokument. ITF:s bemanningsskala kan emellertid ändras om medlemsförbundet(n) i det land där det egentliga ägandet och/eller den effektiva kontrollen ligger intygar att en föreslagen bemanningsskala är baserad på deras nationella nivåer och är godtagbar för dem.

ITF:s samrådsförfarande för undertecknande av avtal som täcker FOC-fartyg

28 Ett sökande förbund skall sända en ansökan i tillämpligt format, såsom fastställs från tid till annan, till ITF:s sekretariat innan man sluter ett avtal för ett specifikt FOC-fartyg.

29 Om ansökan lämnas av ett förbund annat än ett förbund i landet där det egentliga ägandet och/eller den effektiva kontrollen ligger, kommer ITF att rådfråga förbundet(n) i landet där det egentliga ägandet och/eller den effektiva kontrollen ligger.

30 Det är absolut nödvändigt att medlemsförbund i landet där det egentliga ägandet och/eller den effektiva kontrollen ligger samordnar sina svar på förfrågningar från ITF:s sekretariat beträffande rätten att bemanna och att förhandla om kollektivavtal för ett särskilt FOC-fartyg. Underlåtenhet att svara kan leda till att det berörda medlemsförbundet måste överlåta sina förhandlingsrättigheter och skyldigheter enligt ITF:s policy. Efter en sådan förfrågan från ITF:s sekretariat skall de kontaktade medlemsförbunden svara så snart som möjligt, men senast inom fyra veckor.

31 Medlemsförbund i landet där det egentliga ägandet och/eller den effektiva kontrollen ligger som behåller sina rättigheter att teckna kollektivavtal måste driva sina krav och måste hålla ITF:s sekretariat informerat om de steg de har tagit för att säkerställa underskrift av ett kollektivavtal. När man sluter kollektivavtal skall medlemsförbund i länder där det egentliga ägandet och/eller den effektiva kontrollen ligger, där så är praktiskt genomförbart, gå in i ändamålsenliga bilaterala överenskommelser med förbundet(n) i landet som tillhandahåller arbetskraft.

32

I de fall där förbunden i landet där det egentliga ägandet och/eller den effektiva kontrollen ligger har överlåtit förhandlingsrättigheterna till förbund i det land som tillhandahåller arbetskraft, bör förbunden i det land som tillhandahåller arbetskraft rådfrågas beträffande alla förhandlingar som genomförs av förbunden i landet där det egentliga ägandet och/eller den effektiva kontrollen ligger som påverkar det berörda sjöfolkets anställningsvillkor.

33

I fall där medlemsförbund i ett land hävdar att det egentliga ägandet och/eller den effektiva kontrollen av ett fartyg ligger i det landet, men inte på ett tillfredsställande sätt kan visa att detta är fallet, så bör de inte motsätta sig att ett medlemsförbund i ett land som tillhandahåller arbetskraft tecknar ett ITF-acceptabelt avtal för fartyget genom förmedling av ITF:s sekretariat och i enlighet med denna policy.

34

Det skall stå klart att ITF:s medlemsförbund i landet där det egentliga ägandet och/eller den effektiva kontrollen ligger kan vilja behålla sina rättigheter att bemanna och teckna kollektivavtal för ett fartyg när ett avtal tecknat av medlemsförbund i det land som tillhandhåller arbetskraft löper ut, i vilket fall samrådsförfarandet kommer att ske när kollektivavtalet löper ut. Vidare kommer samrådsförfarandet att genomföras igen när avtalsvillkoren förändras eller när förändringar sker av det egentliga ägandet och/eller den effektiva kontrollen av det berörda fartyget. Medlemsförbunden i länder där det egentliga ägandet och/eller den effektiva kontrollen ligger åtar sig för sin del att samråda med de andra medlemsförbunden i förhållande till vad som är lämpligt i de länder som tillhandahåller arbetskraft innan avtalet(n) löper ut.

35

ITF:s sekretariat skall inleda de procedurer som antagits av FPC och beslutats av ITF:s styrelse beträffande alla fall där denna policy inte följs av ITF:s medlemsförbund, innefattande suspendering av medlemskap i enlighet med ITF:s stadgar.

36

I fall där ett ITF-acceptabelt avtal kan uppnås genom fackliga stridsåtgärder eller hot om sådana åtgärder i en särskild hamn, kommer förhandlingsrättigheter och skyldigheter enligt denna policy att överföras till det förbund som är involverat i de fackliga stridsåtgärderna under giltighetstiden för ITF special agreement (d.v.s. 12 månader). Normalt bör bara ett ITF standardavtal tecknas efter fackliga stridsåtgärder. Om detta emellertid inte kan uppnås, kan den berörda inspektören eller förbundet(n), i samråd med ITF:s sekretariat, teckna ett acceptabelt avtal annat än ITF:s standardavtal. På årsdagen av ITF special agreement bör förhandlingsrättigheter och skyldigheter för fartyget tilldelas det lämpliga förbundet i enlighet med denna policy.

Bilagor

Aten-policyn

ITF:s gemensamma policy för europeisk färjetrafik

Antagen vid ITF:s europeiska färjekonferens, Aten, 2-3 oktober 1995

Reviderad vid möte i Fair Practices-kommittén, Berlin, 18-19 mars 2010

1. ITF motarbetar utnyttjandet av FOC-fartyg och andraregisterfartyg i europeisk färjetrafik. Där det inte är möjligt att förhindra att de används skall sådana fartyg vara täckta av ITF-acceptabla kollektivavtal.

2. Oaktat punkt 1 ovan, bör villkor på andraregisterfärjor vara jämbördiga med eller bättre än dem som föreskrivs av tillämpliga nationella villkor i det berörda trafikområdet.

3. Besättningen på fartyg som går i europeisk färjetrafik, innefattande icke-europeiska fartyg, skall täckas av europeiska anställningsvillkor som regleras genom nationella kollektivavtal som vederbörande europeiska ITF-medlemsförbund innehar, alltid med förbehåll för de särskilda villkor som gäller för trafiken som anges i punkt 9 nedan.

4. För att säkerställa att allt arbete som traditionellt och historiskt har utförts av hamnarbetare inte utförs av sjöfolk är det också i hamn-arbetarnas intresse, i syfte att bland annat bevara sin sysselsättning, att säkerställa att de anställningsvillkor som denna policy innefattar vidhålls.

5. Förutom de villkor som innefattas i kollektivavtal skall besättningar anställda i europeisk färjetrafik garanteras anständig levnadsstandard, socialt skydd (innefattande socialförsäkring och pension) samt möjlig-heter till rekreation.

6. Nationella[1] villkor eller villkor vilka är likställda med eller bättre än sådana villkor skall tillämpas för besättningar på färjor i trafik endast

[1] *I de länder som trafikeras*

mellan hamnar i samma europeiska land oavsett flagg och besättningens nationalitet samt vare sig en färja går med frakt eller passagerare eller chartrats bareboat.

7. Besättningar anställda på färjor som går i trafik mellan europeiska länder skall omfattas av anställningsvillkor vilka i genomsnitt är likställda med eller bättre än dem som är tillämpliga i de berörda länderna. Skulle de tillämpliga anställningsvillkoren i länderna avsevärt skilja sig från varandra, skall de berörda medlemsförbunden komma överens om att använda de högre villkoren, eller tillsammans fastställa de tillämpliga villkoren. Om ingen ömsesidig enighet uppnås skall ITF:s medlingsprocedur enligt vad som anges i ITF:s stadgar träda i funktion.

8. Alla ITF-medlemsförbund som kontaktas av en redare för att teckna ett kollektivavtal för besättningar på en färja som varaktigt går i trafik inom och mellan europeiska länder måste kontakta de andra berörda ITF-medlemsförbunden och underrätta dem och ITF:s sekretariat, så snart som möjligt, i syfte att söka deras medgivande till att underteckna det föreslagna avtalet. Om ingen ömsesidig överenskommelse nås efter sådana samråd skall ITF:s medlingsförfarande träda i funktion.

9. Alla färjor som går i europeisk trafik skall bemannas på sådant sätt att högsta säkerhet och besättningskompetens säkerställs såsom den fastställs genom tillämplig nationell lagstiftning och/eller praxis samt internationella krav.

10. Alla berörda ITF-medlemsförbund skall göra allt de kan på nationell nivå för att övertyga sina respektive regeringar om fördelarna med de europeiska fackliga organisationernas position beträffande driften av europeisk färjetrafik och skall utbyta information sinsemellan – med ITF som central – om resultaten av sådana ansträngningar i syfte att visa en enad front gentemot arbetsgivare och regeringar i europeiska forum där frågor som påverkar europeisk färjetrafik debatteras.

11. Alla berörda ITF-medlemsförbund måste utvidga sitt samarbete nationellt samt internationellt och detta samarbete måste också omfatta lokala och regionala fackliga organisationer såväl som att skapa och samarbeta inom koncernråd[2] där så är ändamålsenligt. Av särskild betydelse är samarbetet mellan hamnarbetare och sjöfolk för att förverkliga ITF:s strategiska målsättningar inom området europeisk färjetrafik.

12. Informationsutbytet mellan de berörda fackförbunden måste förbättras, t.ex. genom att inrätta en ITF databas som täcker följande informationsområden:

    a. Färjors namn;

    b. Färjors flagg;

    c. Kollektivavtalstäckning;

    d. Transfer av färjor;

    e. Fartygstyper;

    f. Nationell lagstiftning;

    g. Ägande och förändringar därav;

    h. Annan relevant information, till exempel information om fackliga förhållanden och samrådsstrukturer inom europeiska färjerederier;

    i. Namn på färjor där sjöfolk utför hamnarbete för att underlätta genomförandet av ITF:s policy för hamnarbetet; och

    j. Besättningens sammansättning och nationalitet.

13. I syfte att bibehålla drivkraften i den aktuella debatten inom ITF om driften av europeisk färjetrafik bör ETF/ITF regelbundet sammankalla europeiska färjekonferenser, vid vilka alla europeiska berörda medlemsförbund kan delta, som nära samarbetar med ETF MTS och ETF:s hamnarbetaresektion.

---

[2] *För den Gemensamma policyn för europeisk färjetrafik är ett koncernråd ett organ inrättat inom ett transnationellt färjerederi vilket sammanträder regelbundet på rederiets bekostnad för informationsutbyte och samråd. Det består av fackliga företrädare och ledamöter som kommer från rederiets ledningsstruktur, d.v.s. rederiet och dess dotterbolag. Det kan inrättas enligt EU:s rådsdirektiv 94/45/EC om inrättandet av ett europeiskt koncernråd, eller på annat sätt.*

Policy för fondering och revision

Antagen vid ITF:s 42:a kongress, Mexico City, 5-12 augusti 2010

Inledning

1. Denna "Policy för fondering och revision" reviderar 1993 års riktlinjer och rekommendationer samt anger bindande procedurer för ITF-anslutna förbund vad gäller fonderings- och revisionskraven för ITF-godkända avtal för bekvämlighetsflaggade (FOC) fartyg vilka har tecknats av ITF:s medlemsförbund.

Principer

2. Alla medlemsförbund som införlivar en fonderingsdel i ett ITF-godkänt avtal accepterar att en sådan fond måste uppfylla ITF:s krav.

Lönetariff: generell utläggning

3. Alla avtal måste utformas på ett enhetligt sätt som visar den tydliga **distinktionen mellan kontanta och icke kontanta förmåner** i lönetariffen.

4. För detta ändamål, skall **den vänstra sidan av skalan** omfatta bara lönedelar betalbara kontant ombord eller till en sjöanställds individuella bankkonto och betalningar på uppdrag av honom/henne till familj eller andra parter efter mottagande av den sjöanställdes begäran i form av en fördelningsangivelse. Alla "ersättningar" på vänster sida som inte är betalbara till den sjöanställdes individuella bankkonto, utan till rederiet eller tredje part, måste bekräftas genom den sjöanställdes personliga begäran(fördelningsangivelse) som anger syftet med överföringen, beloppet och den period under vilken den specifika betalningen ska göras.

5. Alla andra delar, som inte direkt bemyndigats av den sjöanställde, men är inkluderade i lönetariffen i syfte att uppfylla målsättningar som kan beslutas mellan parterna i kollektivavtalet, innefattande utbildning,

medicinska eller andra delar, **skall visas på den högra sidan**. Med undantag för fackföreningsavgifter, där så är tillämpbart, bör sådana delar betraktas som "**fondering**".

Fonderingskrav

6. Det **maximala fonderingsbeloppet** inkluderat i kostnaden för ett ITF-godkänt avtal bör inte överstiga de överenskomna nivåerna, per befattning, fastställda för TCC och IBF, som ändras från tid till annan.
7. Alla fonderingsdelar och därtill hörande betalningar bör vara klart fastställda i kollektivavtalets text.

Förfaranderegler för fonderingsrevision:

8. I många fall kan inte ITF-inspektören effektivt kontrollera att betalningar till fonder fullgjorts.
9. Där ett kollektivavtal sluts mellan ett rederi och ett fackförbund är det kollektivavtalsparternas **ömsesidiga ansvar** att säkerställa att avtals-bestämmelserna uppfylls. Därför, med hänsyn till att kontrollera fonderingsändamål eller respektive betalningar, skall kollektivavtalets parter vara ansvariga mot varandra i första hand.
10. Där tillkomsten av en fonderingsdel har begärts av rederiet och rederiet följaktligen har möjlighet att innehålla, investera, överföra, avsätta eller på annat sätt kontrollera pengarna, måste förbundet vara berättigat att få **regelbundna rapporter** för att förvissa sig om att syftet med fonderingen har uppfyllts och respektive förmåner har tillhandahållits till värdet av det belopp som anslagits.
11. Likaledes skall rederiet ha rätten att få rapporter beträffande erhållna medel, ackumulerade eller överförda enligt fonderingsbestämmelser som införts på förbundets initiativ, där så är tillämpbart.
12. Alla rapporter under punkterna 9 eller 10 ovan bör sammanställas **på årlig basis** och erhållas **före slutet av april** för föregående kalenderår. ITF kan, från tid till annan, fastställa minimum för information som ska rapporteras i ett allmänt format i alla händelser, med möjligheten att

dessutom undersöka specifika detaljer där så är nödvändigt. Att inte avge eller försena en rapport kan betraktas som avtalsbrott.

13. ITF och, i fallet IBF, JNG skall ha rätt att begära och erhålla **kopior av alla räkenskaper/rapporter** och har rätt att sätta in oberoende revisorer med tillträdesrätt till alla relevanta dokument och räkenskaper.

Undantag från revisionsförfarande

14. **Fackföreningsavgifter** som påförs sjöfolk på grund av deras fackliga medlemskap eller genom avtalsenliga krav som accepterats av sjöfolket vid tiden för undertecknandet, är **undantagna från dessa förfarande-regler**, oavsett om de visas på endera delen av lönetariffen eller räknas till den totala kostnaden.

15. Likaledes gäller **undantag från dessa förfaranderegler** för alla överens-komna avdrag till fonder som kan vara avhängiga av ett krav från eller som direkt övervakas **av den nationella myndigheten** i det land där den sjöanställde har sin hemvist, oavsett om den påförs arbetsgivaren eller tas ut av den enskilda sjöanställde. Beviset för det respektive nationella kravet måste göras tillgängligt.

16. **I fallet IBF**, kan det finnas ett antal fonderingsdelar fastställda centralt mellan ITF och JNG med avseende på vilket alternativt räkenskaps/revisionsförfarande som skall tillämpas. Dessa skulle normalt registreras som juridiska enheter och deras bildande, såväl som regler och rutiner, beslutas centralt mellan parterna i IBF. De relevanta verksamhets-berättelserna för dessa fonder skall, likaledes, behandlas på IBF:s centrala nivå. Förteckningen över sådana delar skall ske regelbundet och bifogas denna policy.

ITF:s interna förfaranderegler

17. Där ett avtal med fonderingsdelar tecknas av ett medlemsförbund i land som tillhandahåller arbetskraft, har respektive medlemsförbund där det egentliga ägandet ligger rätten att få föregående års fonderings-räkenskaper från det undertecknande medlemsförbundet och göra förfrågningar när så är nödvändigt.

18. Där ett avtal med fonderingsdelar tecknas av ett medlemsförbund där det egentliga ägandet ligger, har respektive medlemsförbund i land som tillhandahåller arbetskraft rätten att få föregående års fonderingsräkenskaper från det undertecknande medlemsförbundet och göra förfrågningar när så är nödvändigt.

19. Det undertecknande medlemsförbundet är ansvarigt för att övervaka genomförandet av syftet med fonderingen i ett avtal som undertecknats och för att informera ITF om eventuella belägg för att man inte följer eller bryter mot denna policy. Under normala förhållanden, om inga klagomål erhålls från det berörda förbundet, så betraktas detta av sekretariatet och FPC:s styrgrupp som en bekräftelse på att denna policy har tillämpats fullt ut och att de respektive fonderingsarrangemangen är i linje med ITF:s krav.

Policy – Miami-riktlinjerna

Policyriktlinjer som styr godkännandet av ITF-acceptabla kollektivavtal för kryssnings-fartyg som bär bekvämlighetsflagg

Antagen av ITF:s Fair practices-kommitté, Buenos Aires, 15 juni 2011

Inledning

1. Denna "Policy Miami-riktlinjerna" reviderar 1994 års riktlinjer som endast styr godkännandet av ITF-acceptabla avtal för kryssningsfartyg med bekvämlighetsflagg. Kryssningsnäringen har utarbetat ett unikt driftssystem vilket avsevärt skiljer sig från andra sjötransportsystem. Dessa riktlinjer återspeglar kryssningsnäringens karaktär och anger instrumenten för ITF:s medlemsförbund som tecknar acceptabla ITF kryssningsavtal.

Förhandlingsrättigheter och ansvar

2. Där kryssningsfartyg ägs av internationella konsortier bör förbundet(n) i det primära land där det egentliga ägandet ligger fungera som "ledande" förhandlare med andra förbund involverade i förhållande till vad som är ändamålsenligt, innefattande förbund i de primära länder som tillhanda-håller besättning.

3. Där kryssningsfartyg ägs av internationella konsortier bör det(de) ledande förhandlingsförbundet(n), i förhållande till vad som är ändamålsenligt, gå in i en bilateral överenskommelse med förbundet(n) i de primära länder som tillhandahåller besättning, säkerställa medlemsrättigheter och fackliga tjänster.

4. Det står dock klart att för att ett sådant arrangemang ska bli effektivt kanske även redaren/operatören ska bjudas in att vara del av en sådan bilateral överenskommelse.

Samrådsförfarande för undertecknande av avtal som täcker FOC kryssningsfartyg

5. Avtal bör bara tecknas med redare och operatörer samt bara i undantagsfall, och bara efter godkännande av ITF:s sekretariat, med managers och agenter.

6. Redaren/operatören bör sträva efter att använda arbetskraft från det område där fartyget går i trafik närhelst detta är möjligt.

7. Tecknande av flerårsavtal är acceptabelt

8. Där högre löner, andra villkor och kompensation är tillämpligt enligt nationell lagstiftning, kollektivavtal eller domstolsutslag, så måste dessa ha företräde framför ITF:s miniminormer.

9. Avtalsvillkoren skall införlivas i enskilda anställningskontrakt.

   Där avtal som inte uppfyller dessa riktlinjer redan finns på plats bör de tillåtas att löpa ut. Ytterligare en anpassningsperiod till riktmärket bör också tillåtas för att göra det möjligt för avtal att nå upp till riktlinjernas normer stegvis

10. Alla avtal måste sändas till ITF:s sekretariat som kommer att kontrollera dem mot dessa riktlinjer. Där sekretariatet fastställer ett område i avtalet som avviker från dessa riktlinjer, bör det förbund som tecknat avtalet kontaktas och ombes kommentera.

11. Avtal kan rekommenderas av ITF:s sekretariat och kommer att sändas till ITF:s projektgrupp för kryssningsfartyg för granskning om avvikelsen från riktlinjerna är av betydande natur. ITF:s projektgrupp för kryssningsfartyg har sedan befogenhet att godkänna eller förkasta avtalen och att rekommendera ändringar.

12. Förbundet(n) som har avtalet(n) kan överklaga ITF:s projektgrupp för kryssningsfartygs beslut till Fair practices-kommitténs styrgrupp.

13. Avtal lämnade till ITF:s sekretariat är bindande för alla parter, ITF, dess medlemsförbund och de sjömän som täcks av dem genom godkännandet och ändringsprocessen och fram till dess förfallodatum därefter.

14. Ändringar kan också göras under interimsperioden, d.v.s. mellan datum för ikraftträdande och förfallodatum, om detta överenskommits mellan förbundet(n) och redaren/operatören. Avtal och ändrade avtal måste bifogas tillämpligt ITF specialavtal vid dess första förnyelse efter att avtalet och/eller ändrade avtal har tecknats.

15. I situationer med fackliga stridsåtgärder bör ITF-inspektörer hålla kontakt med förbunden i det land där det egentliga ägandet ligger. Där det inte finns något ITF-medlemsförbund i ett land där det egentliga ägandet ligger bör ITF-inspektörer, i samråd med ITF:s sekretariat, teckna ett ITF-acceptabelt avtal som de själva valt. I situationer med fackliga stridsåtgärder bör ITF-inspektörer, närhelst det är möjligt, sträva efter att teckna avtal för hela flottan.

16. ITF-inspektörer och samordnare som får klagomål från sjömän på kryssningsfartyg som täcks av ITF-godkända avtal bör kontakta ITF:s sekretariat innan någon åtgärd vidtas. Inspektörer och samordnare bör inte kontakta redaren/operatören utan godkännande i förväg från ITF:s sekretariat då många kryssningsavtal inkluderar mycket specifika klagomåls- och/eller skiljedomsprocedurer. När ITF:s sekretariat överför ärendet till det(de) berörda förbundet(n) bör inspektörer och samordnare meddelas resultatet efteråt.

Praktisk och teoretisk utbildning

17. Förbund med medlemmar ombord på kryssningsfartyg bör underlätta sina medlemmars deltagande i fackliga seminarier (t.ex. ITF/NSU-seminarier).

Allmänna regler

Sjöman

18. För att anpassa Miami-riktlinjerna till MLC 2006, och för att fastställa en tydlig definition av termen sjöman, kommer riktlinjerna att anta den definition som ges i MLC 2006 Artikel II (f):

    ”Sjöman: varje person som är anställd, sysselsatt eller arbetar i någon funktion ombord på ett fartyg på vilket denna konvention är tillämplig”

Distribution av avtal

19. Kopior av avtalet(n) och protokoll bör placeras ombord och även vidarebefordras till ITF:s sekretariat. Tryckta kopior av avtalet(n) bör ges till alla sjömän som omfattas av det och sjömännen bör få tillfälle att granska och söka råd om sina villkor, innefattande avtalet, innan man skriver under anställningsavtalet.

Diskriminering

20. Avtalen bör uppfylla normerna i ILO:s konventioner om diskriminering (anställning och yrkesutövning) samt MLC 2006 Artikel III:

    Article III – MLC 2006

    "Varje medlemsstat skall se till att bestämmelserna i dess lagar och andra författningar som styrs av denna konvention respekterar följande grundläggande rättigheter:

    Föreningsfrihet och faktiskt erkännande av rätten att sluta kollektivavtal;

    Eliminering av alla former av tvångs- eller obligatoriskt arbete;

    Faktiskt avskaffande av barnarbete; och

    Avskaffande av diskriminering när det gäller anställning och sysselsättning."

Bemanningsagenter och uthyrningspartners

21. Sjömannen bör inte behöva betala några ansökningsavgifter, avgifter till bemanningsagenten eller liknande avgifter och alla sådana eventuella avgifter bör betalas av redaren/operatören.

22. Bemanningsagenter bör inte tillåtas ha eller ta emot några hänvisningsavgifter, eller liknande avgifter, från sjukvårdsinrättningar som utfärdar läkarintyg, och om sådana arrangemang existerar, förbjudas att debitera sjömannen.

Anställning och repatriering

23. Kostnader relaterade till resa till fartyget, repatriering och att erhålla visum bör betalas av redaren/operatören.

Läkarintyg

24. Om läkarintyget delvis eller helt betalas av sjömannen bör det inte inkludera provtagningar som varken krävs enligt lagar i sjömannens hemland eller av flaggstaten. Där ytterligare provtagningar krävs, bör kostnaderna till fullo bäras av redaren/operatören.

25. Graviditetstester bör inte, under några förhållanden, krävas.

26. HIV-provtagning bör inte vara obligatorisk. Där nationell lagstiftning kräver provtagningen för immigrations- eller medicinsk bedömning, bör den inte, under några omständigheter, användas för att diskriminera sjömannen för anställningsändamål. ITF anser att urval för anställning baserat på HIV är oacceptabelt. Det bör inte ske någon diskriminering av sjömän på basis av verkligt eller uppfattat HIV-status.

Tjänstgöringstid

27. Tjänstgöringstiden bör vara absolut max 10 månader med en strävan att reducera denna till ett maximum av:
    9 månader 2014;
    8 månader 2018; och inte mer än
    7 månader 2022.

Provanställningsperiod(er)

28. För sjömän som anställs för första gången, kan de initiala 90 dagarna hos redaren/operatören betecknas som en provanställningstid, vilken ger både sjömannen och redaren/operatören rätt att avsluta anställningen utan föregående uppsägning. Redaren/operatören måste emellertid vara ansvarig för repatrieringskostnaden om de väljer att avsluta sjömannens anställning.

29. För sjömän som befordras kan de initiala 90 dagarna betecknas som en

provanställningsperiod. Där en befordran inte bekräftas, bör sjömannen erbjudas valet att återgå till sin tidigare befattning. Redaren/operatören måste emellertid vara ansvarig för repatrieringskostnaden där båda parter var överens om att avsluta anställningen.

Uppsägning

30. Sjömannen bör ha rätt att säga upp sin anställning genom att lämna en månads skriftligt varsel och att avsluta sin anställning omedelbart om fartyget bestyrks inte vara sjövärdigt. Sjömannen bör ha rätt till minst två månaders grundlön om anställningen avslutas av arbetsgivaren före utgången av den överenskomna anställningsperioden, utom om den avslutas under provanställningsperioden.

Arbetstider

31. Kollektivavtal kan ha ett eller två system, d.v.s.:

    Till fullo konsoliderade löner d.v.s. ett obegränsat antal arbetstimmar bara begränsade av klausulen om vilotid.

    Delvis konsoliderade löner, d.v.s. maximal normal arbetstid per vecka täckt av grundlöner bör vara 40 från måndag till fredag och maximalt antal konsoliderade övertidstimmar per månad bör vara 130, för totalt 303 timmar per månad, med extra övertidsersättning därefter.

Vilotider

32. Varje sjöman skall ha minst 10 timmar ledigt under varje 24-timmarsperiod och 77 timmar under en 7-dagarsperiod. Vilotiderna kan inte delas upp i mer än två perioder, en av dessa skall bestå av minst 6 timmar ledigt i följd. Intervallet mellan på varandra följande viloperioder skall inte överstiga fjorton (14) timmar. Korta raster på mindre än 30 minuter betraktas inte som en viloperiod. Denna period på tjugofyra (24) timmar skall börja vid den tid en sjöman börjar arbeta omedelbart efter att ha haft en ledig period på minst sex timmar i följd. Inspektioner, brandbekämpning och livbåtsövningar samt övningar föreskrivna i nationella lagar och bestämmelser och genom internationella instrument, skall genomföras på ett sätt som minimerar störningen av

viloperioder och inte förorsakar trötthet. Redaren/operatören måste på en tillgänglig plats ombord sätta upp en tabell som i detalj anger arbetsschemat till sjöss och i hamn samt minimum viloperioder för varje befattning ombord, på fartygets språk och på engelska. Noteringar om sjömännens dagliga viloperioder skall bevaras för övervakning av efterlevnad av denna bestämmelse.

Löner

33. Avtal bör säkerställa att sjömän betalas löner på en icke diskriminerande grund såsom krävs enligt ILO:s konvention om Lika lön, 1951 (Nr 100) och betalas enligt ILO:s sjöarbetskonvention, 2006.

Övertid

34. Kollektivavtal bör inkludera en klausul om övertidsregistrering om det täcker befattningar med delvis konsoliderade löner. Inkluderad övertid bör betalas med inte mindre än 25 % bonus och extra övertid bör betalas med inte mindre än 50 % bonus baserat på grundlönen.

Livförsäkring

35. Ersättning vid dödsfall bör inte vara mindre än:

    USD 75 000 plus USD 15 000 för varje underhållsberättigat barn under 21;

    stigande till USD 90 000 plus USD 20 000 för varje underhållsberättigat barn under 21 år 2014;

    ytterligare stigande till USD 100 000 plus USD 22 000 för varje underhållsberättigat barn under 21 år 2018; och till

    USD 120 000 plus USD 25 000 för varje underhållsberättigat barn under 21 år 2022;.

36. Om en sjöman dör av någon orsak under anställning vid rederiet innefattande död av naturliga orsaker och dödsfall som inträffar när man reser till och från fartyget, eller till följd av risker till sjöss eller likartad risk, bör ersättningen betalas ut genom att använda IMO/ILO-formuläret för avtalsenliga skadeståndskrav.

37. För att underlätta snabbare beslut för förmånstagarna till en sjöman som avlidit efter en olycka, bör ersättningen dubbleras där alla parter går med på att inget ytterligare skadeståndskrav skall ställas. Förmånstagarna måste emellertid informeras om de alternativ som fastställts i lag som styr avtalen, ifall de önskar driva ett skadeståndskrav utan att fastställa de avtalsenliga rättigheter som avtalstexten ger.

Invaliditetsförsäkring

38. Ersättningen för invaliditet bör inte vara mindre än:

    USD 80 000;

    stigande till USD 100 000 för yngre manskap, USD 120 000 för äldre manskap och USD 140 000 för befäl år 2014;

    ytterligare stigande till USD 120 000 för yngre manskap, USD 140 000 för äldre manskap och USD 160 000 för befäl år 2018, samt till

    USD 150 000 för yngre manskap, USD 200 000 för äldre manskap och USD 250 000 för befäl år 2022;

39. En sjöman som drabbas av permanent arbetsoförmåga till följd av en olycka under anställning vid rederiet, oavsett vållande, innefattande olycka som inträffar under resa till eller från fartyget, bör ersättas genom att använda IMO/ILO-formuläret för avtalsenliga skadeståndskrav.

40. För att underlätta snabbare beslut för en sjöman som invalidiserats till följd av en olycka, bör ersättningen dubbleras där alla parter går med på att inget ytterligare skadeståndskrav kommer att ställas. Sjömannen måste emellertid informeras om de alternativ som fastställts i lag som styr avtalen, i fall han/hon önskar driva ett skadeståndskrav utan att fastställa de avtalsenliga rättigheter som avtalstexten ger.

Förlust av personliga tillhörigheter

41. Sjömän bör kompenseras med ett minimum av:

    USD 3 000;

    stigande till USD 4 000 år 2014;

USD 5 000 år 2018; och

USD 6 000 år 2022

för förlusten av personliga tillhörigheter.

Medicinsk behandling och underhåll

42. Sjömän bör på redarens/operatörens bekostnad, ges fri läkarbehandling och betalas underhåll på minst USD 12 per dag, om inte kost och logi betalas av redaren/operatören, tills maximal medicinsk förbättring (MMI) har uppnåtts.

Sjuklön

43. När sjömän sätts i land vid en hamn på grund av sjukdom eller skada skall en pro rata utbetalning av deras garanterade löner fortsätta tills de har repatrierats på rederiets bekostnad.

44. Därefter skall sjömännen ha rätt till sjuklön motsvarande deras grundlön när de förblir sjuka upp till maximalt 130 dagar efter repatriering.

45. I händelse av arbetsoförmåga på grund av en olycka skall emellertid grundlönen betalas tills den skadade sjömannen har återhämtat sig eller tills en medicinsk bedömning görs i enlighet med klausulen beträffande bestående arbetsoförmåga.

Pension och understödsfond

46. Sjömän bör, vid pensionering, ges en pension och/eller understödsfond senast vid 62 års ålder, eller när tjänstgöringstiden och ålder kombinerat motsvarar pensionsåldern (d.v.s. 62 eller mindre) om så begärs av sjömannen.

Allmänna helgdagar

47. De följande dagarna skall betraktas som allmänna helgdagar till sjöss eller i hamn: juldagen, annandag jul, nyårsdagen, långfredagen, annandag påsk, 1 maj, bankfridagar vår och sommar, eller sådana allmänna helgdagar som man kommer överens om, med hänsyn till nationaliteten

för majoriteten av besättningsmedlemmarna och i detalj angivna i kollektivavtalet. Betalning av arbete på allmänna helgdagar kan inkluderas i lönetariffen med ett fast månatligt belopp, eller betalas med övertid. Om en allmän helgdag infaller på en lördag eller söndag, skall påföljande arbetsdag iakttas som en allmän helgdag.

48. Allmänna helgdagar kan, istället för övertidsersättning, kompenseras med en extra kompensationsledig dag per tjänstemånad.

Moderskap

49. Avtal bör inkludera en klausul om moderskapsledighet som uppfyller normen för ILO:s konvention om skydd vid havandeskap och barnsbörd, år 2000 (Nr 183) med följande miniminormer:

    Repatriering på redarens/operatörens bekostnad inte senare än den 26:e graviditetsveckan; och där fartygets art av verksamhet, under omständigheterna, skulle kunna vara riskfylld – vid första anlöpshamn

    Två månaders grundlön, stigande till tio veckor år 2014, 12 veckor år 2018 och till 14 veckor år 2022

    Prioritet vid tillsättande av en lämplig vakans i samma eller motsvarande befattning inom ett år efter ett barns födelse om en sådan vakans uppstår.

Logi

50. Denna bör uppfylla kraven i ILO-konventioner och rekommendationer som fanns när fartyget byggdes och ILO:s sjöarbetskonvention, 2006, för alla beställda fartyg, eller som genomgått omfattande förändringar efter att den trädde i kraft.

Mat

51. Denna bör uppfylla kraven i ILO:s sjöarbetskonvention från 2006.

Krigszon och högriskområde

52. Sjömannen bör ha rätten att inte fortsätta till en krigszon eller ett högriskområde och repatrieras på redarens/operatörens bekostnad.

Om sjömannen fortsätter till en krigszon eller ett högriskområde skall han/hon ha rätt till 100 % av grundlönen, utöver sin avtalsenliga lön, under den tid fartyget stannar i detta område, med ett minimum på 5 dagar och ersättningen vid invaliditet/dödsfall skall fördubblas.

Arbetsmiljö

53. Avtal bör inbegripa säkerhetsklausuler som sörjer för den nödvändiga personliga skyddsutrustningen för alla sjömäns grundläggande säkerhetsutbildning och behovet av information om möjliga risker eller arbete av farlig natur samt inkludera åtgärder för att förebygga olyckor.

54. Avtal bör underlätta inrättandet av en skyddskommitté ombord i enlighet med bestämmelserna i ILO:s regelverk om praxis för att förebygga olyckor ombord, och i enlighet med kraven i ISM-koden. Avtalet bör sörja för att ett valt skyddsombud är ledamot i skyddskommittén.

55. Avtal bör följa kraven i konventionen STCW 1978 efter ändringar med en strävan att alla sjömän bör uppmuntras att avsluta de grundläggande säkerhetsutbildningarna såsom krävs enligt bestämmelse VI/1. Kryssningsfartygsavtal kan innehålla en klausul som tar med finansiering av sådana utbildningar i beräkningen.

56. Sjömän har rätt till en hälsosam arbetsmiljö: Rederiet bör sörja för arbetsförhållanden som eliminerar riskerna med rökning.

57. Syftet med bedömningen av den medicinska lämpligheten för arbete till sjöss är att säkerställa att inga medicinska förhållanden utsätter andra människor för risk och att den enskilda personen inte utsätts för orimlig personlig risk genom förhållandena vid arbete till sjöss.

Hamnarbetarklausul

58. Varken fartygets sjömän eller någon annan ombord oavsett fast eller tillfälligt anställd av ägarna/rederiet skall utföra lasthantering eller annat arbete som traditionellt eller historiskt sett görs av hamnarbetare, utan överenskommelse i förväg med ITF:s hamnarbetareförbund eller berörda förbund och förutsatt att de enskilda sjömännen frivilligt erbjuder sig att utföra sådana uppgifter, för vilka de bör få adekvat ersättning.

59. För denna klausuls ändamål kan "lasthantering" inkludera men är inte begränsad till:

    Lastning och lossning av passagerarbagage. Detta inbegriper emellertid inte distribution ombord eller insamling av passagerarbagage vilket betraktas som sjömäns arbete.

    Lastning och lossning av fartygs reservdelar och proviant. Detta får emellertid inte innefatta transport ombord och inbegriper inte stuvning ombord vilket betraktas som sjömäns arbete.

60. Där ett fartyg ligger i en hamn där en officiell facklig konflikt som involverar ITF:s hamnarbetareförbund äger rum, skall varken fartygets sjömän eller någon annan ombord, oavsett fast eller tillfällig anställning av ägarna/rederiet, instrueras eller förmås utföra lasthantering eller annat arbete, som traditionellt och historiskt sett utförs av medlemmar i det förbund som är involverat i den officiella fackliga konflikten.

61. När ITF:s hamnarbetareförbund i en hamn tillåter sjömän att utföra arbete som traditionellt eller historiskt sett har utförts av hamnarbetare, skall sjömännen betalas den extra övertidsersättning som specificeras i … [hänvisningen måste inkluderas i varje avtal då layouten varierar] … för varje timme eller del av en timme som sådant arbete utförs under deras reguljära 40-timmars arbetsvecka, utöver deras vanliga lön. Allt sådant arbete som utförs utanför deras reguljära 40-timmarsvecka skall ersättas genom att fördubbla övertidsersättningen för varje timme eller del av en timme som sådant arbete utförs, utöver deras vanliga lön.

62. Om en sjöman normalt betalas till fullo konsoliderad lön då skall den extra övertiden beräknas enligt följande: Total månatlig konsoliderad lön delad med 303 och multiplicerad med 1,5 motsvarar den extra övertidsersättning som ska användas när man beräknar ersättningen.

Konfliktlösning och medling

63. Avtal bör inbegripa ett förfarande för konfliktlösning ombord som motsvarar kraven i ILO:s sjöarbetskonvention, 2006, och kan inkludera en medlingsklausul om kostnaden för medlingen betalas av ägaren/operatören och kostnaderna för sjömannens juridiska representation

endera betalas av ägaren/operatören eller förbundet om sjömannen inte företräds av privat rättsligt ombud.

Avståenden

64. Rederiet åtar sig att inte fråga eller begära av någon sjöman att ingå avtal genom vilket han/hon avstår eller på annat sätt tilldelas, eller går med på variationer av avtalsvillkoren som förhandlats fram av förbundet.

Cabotage

65. Normerna inkluderade i ITF:s Atenpolicy och alla andra tillämpliga ITF policyer och/eller samförståndspromemoria bör uppfyllas när ett kryssningsfartyg går i trafik i direkt konkurrens med fartyg som omfattas av ITF:s Atenpolicy eller annan tillämplig ITF-policy.

Tillträde till fartyg

66. Avtal bör inbegripa en klausul som ger ITF-inspektörer och företrädare för förbund som är del av avtalen i kraft för det fartyg som besöks, tillträde till fartyget och dess sjömän. Detta kan regleras genom ett protokoll mellan redaren/operatören och förbundet(n) om ett sådant protokoll godkänns i förväg av ITF:s sekretariat och det uppfyller bestämmelserna i ITF:s policyer.

Däck och maskin

Löner

67. Allt däck- och maskinbefäl samt däck- och maskinmanskap bör omfattas av ITF:s standardkollektivavtal eller ITF:s godkända TCC-avtal eller nationella avtal, eller en kombination därav på en icke diskriminerande basis.

Semester

68. Bör inte vara mindre än 8,5 dagar per tjänstgöringsmånad baserad på 1/30 av grundlönen per dag.

Catering (mat, dryck och hotelltjänster)

Löner

69. För ändamålet ett ITF-riktmärke bör grundlönenivån för en faktor 1 000 befattning inte vara mindre än nuvarande ILO minimirekommendation för en matros (AB), medan faktorn för den lägsta befattningen, undantagandes trainees, elever och liknande befattningar, inte bör vara lägre än 60 % av denna.

Semester

70. Bör inte vara mindre än:

    4,5 dagar per månad av tjänstgöring baserad på 1/30 av grundlönen per dag;

    stigande till 5 dagar baserat på formeln 1/30 år 2014;

    6 dagar år 2018 baserat på formeln 1/30; och

    8,5 dagar år 2022 baserat på formeln 1/30.

Koncessionshavare (underhållning, casino, butik och spa etc.)

71. Lönerna och villkoren för personal vid koncessionshavare bör inte vara lägre än de som ges till cateringpersonal och grundlönen för en 40-timmarsvecka bör inte vara lägre än vad ILO:s minimirekommendation för en matros (AB) är. Redaren/operatören bör vara ansvarig för att driva igenom dessa minimivillkor för alla koncessionshavare som kontrakterats för att utföra tjänster ombord på deras fartyg.

ITF:s specialavtal

16-punkts kryssningsfrågeformulär:

72. Frågeformuläret bör alltid sändas till ITF:s sekretariat om avtalet(n) är med en fartygsmanager, bemanningsagent och liknande.

Sjöfolkets skydds- och välfärdsfond:

73. Tio procent av standardnivån för ITF:s välfärdsavgifter, avhängigt av ett årligt minimum på USD 6 000, stigande till 12,5 % av standardnivån för ITF:s välfärdsavgifter, avhängigt av ett årligt minimum på USD 7 500 minimum år 2014, till 15 % av standardnivån för ITF:s välfärdsavgifter, avhängigt av ett årligt minimum på USD 9 000 år 2018 och till 20 % av standardnivån för ITF:s välfärdsavgifter, avhängigt av ett årligt minimum på USD 12 000 år 2022. Inga extra rabatter tillåts utom om de godkänts av ITF:s sekretariat och där ordföranden och vice ordföranden för projektgruppen för kryssningsfartyg har rådfrågats i förväg.

ITF:s specialavtal:

74. Tvåårsperioder och årliga avlyft är acceptabla.

Bilaga 1

MODELLBLANKETT FÖR MOTTAGANDE OCH FRISKRIVNING AV AVTALSENLIGA KRAV

Fartyg: .....

Tillbud: .....

Sjöman/lagenlig arvtagare och/eller anhörig: .....

Redare: .....

Jag, [sjöman] [sjömans lagenliga arvtagare och/eller anhörig]* bekräftar härmed mottagandet av summan [valuta och belopp] som vederlag för redarens skyldighet att betala avtalsenlig kompensation för personskada och/eller dödsfall enligt villkoren i min/sjömannens anställning och jag friskriver härmed redaren från dennes förpliktelser enligt förut nämnda villkor.

Betalningen görs utan medgivande av ansvarsskyldighet för eventuella krav och godtas utan förfång för min/sjömannens lagenliga arvtagare och/eller anhörigs rätt att driva eventuella krav enligt lag beträffande försumlighet, otillåten handling eller annan lagenlig gottgörelse som är tillgänglig eller med anledning av ovan nämnda tillbud.

All betalning som anges häri skall krediteras eventuell ytterligare ersättning.

Datum: .....Plats: .....

Sjöman/lagenlig arvtagare och/eller anhörig: .....

Underskrift: .....

För bekräftelse:

Redaren/Redarens representant: Underskrift: .....

Försäkringsbolag/
Försäkringsbolags representant: Underskrift: .....

** Stryk det som ej gäller*

Policy för nationellt cabotage

Antagen av ITF:s Fair Practices-kommitté, Stockholm, 19 juni 2008

Viktiga aspekter

1. Cabotage är principen att reservera en nations inrikes sjöfartsmarknad för sina egna medborgare. Det typiska är att cabotage gäller transport av last och passagerare, men ofta också tillämpas för sådana marina näringsmässiga verksamheter som borrning offshore, utvinning av mineraltillgångar på havsbotten, muddring, fiske och marin konstruktion på en nations territorialvatten. Det inkluderar också matartrafik kopplad till linjesjöfart.

2. De ingående delarna i cabotage innefattar vanligtvis krav på att bära nationell flagg, begränsa ägande till majoritetskontroll av nationella medborgare, bemanning begränsad till nationella medborgare och där så är möjligt, inhemsk konstruktion. Sådana faktorer ger ett starkt stöd inte bara för en nations ekonomi, nationella säkerhet och miljöpolitik utan stärker också en nations försök att behålla en närvaro även i internationell trafik.

3. Cabotage är inte bara en policy med lång tradition utan är brett accepterat av det internationella samfundet. En undersökning nyligen gjord av en regering avslöjade att 47 nationer begränsar utländsk verksamhet i sina framtida inrikes linjer. Under det att några kanske tror att marint cabotage bara gäller djupgående oceanfartyg, så kan och bör det gälla grundgående fartyg som används på ett lands inre vattenvägar och som sörjer för hamntjänster såsom bogsering, fartygsdockning, bunkring och livsmedel. En extra fördel är stödet för sjöfartstekniska utbildningsanläggningar, både statliga och privata, som är en väsentlig del i efterfrågan på kvalificerad personal för cabotagetrafik. En cabotage-policy är inte bara grundläggande för att bevara en bas av nationellt sjöfartskunnande utan även en politisk förklaring om avsikten och vikten av att bevara en maritim kunskapsbas.

4. Tillämpningen av dessa principer ger sysselsättningstillfällen, håller kvar

intäkterna i en nationell ekonomi istället för att importera sådana centrala marina tjänster, och utrustar en nation på ett bättre sätt för att sörja för dess säkerhet och för att svara på naturliga eller av människor förorsakade katastrofer. I en värld där lagenliga säkerhetsintressen föreskriver att en nation måste kontrollera vem som reser in och arbetar inom dess gränser, så tjänar cabotage till att förbättra dessa tvingande normer.

5. Ett utmärkt exempel på fördelarna med cabotage kan man finna i USA. Tillämpningen av cabotage på inrikeslinjer och sjöfartsverksamhet i USA är nästan lika gammal som nationen själv med den första lagen om detta som antogs 1789. Flera andra lagar om cabotage antogs under de mellanliggande åren fram till i början av nittonhundratalet när en omfattande lag, allmänt känd som Jones Act, antogs för att styra inrikes marina funktioner.

6. Lagen har, trots att några anhängare av bekvämlighetsflagg och bolags sjöfartsintressen motarbetade den, gett talrika, väl dokumenterade fördelar för USA. Sedan den antogs har varje amerikansk president uttryckt stöd för U.S. Merchant Marine med särskild tonvikt på Jones Act. Dessa uppfattningar har även upprepats av amerikanska militära ledare.

7. Sammantaget är cabotage en logisk förlängning av ett lands praxis när det gäller transport, miljö, ekonomi, nationell säkerhet och sysselsättning. Potentialen för att uppnå dessa fördelar för nationer med inga eller begränsade politiska riktlinjer för cabotage är enorm och bör drivas med kraft. Det är en förutsättning för en integrerad transportpolitik och för inbegripandet av en sjöfartskomponent som gör den hållbar.

Dispenser

8. Utnyttjandet av dispenser eller avvikelser bör begränsas till verkliga undantag vilka objektivt kan berättigas, som är av exceptionell karaktär, och som behövs för en mycket kort och begränsad tidsperiod. Utnyttjandet av system som tillstånd för enkelresor bör uppfylla dessa kriterier och bara utfärdas efter trepartisk arbetsmarknadsdialog. Dessutom, när likartade situationer av exceptionell karaktär uppkommer, bör andra alternativ som bareboat charter eller avbetalningsköp av ett lämpligt fartyg med option att köpa, eftersträvas, i vilket fall de viktiga aspekterna av cabotagepolicyn kan tillämpas.

Policy för nationell flagg

Antagen vid ITF:s 42:a kongress, Mexico City, 5-12 augusti 2010

1. ITF:s policy är att fartyg med nationell flagg (d.v.s. de som inte förklarats vara FOC av ITF) måste bemannas med sjöfolk som omfattas av nationella kollektivavtal förhandlade av ITF-anslutet(na) förbund i flaggstaten.

Mantalsskrivet sjöfolk

2. Löner och villkor för mantalsskrivet sjöfolk som arbetar på fartyg med nationell flagg är en förhandlingsfråga för lämpligt(a) nationellt(a) förbund anslutet(na) till ITF, avhängig av de internationella miniminormer som fastställs av Internationella arbetsorganisationen (ILO) såsom de tolkas av ITF.

Icke mantalsskrivet sjöfolk

3. Där icke mantalsskrivet sjöfolk är anställda på fartyg med nationell flagg bör den totala besättningskostnaden minst motsvara det minimum som fastställts av sjöfolkssektionen, som ändras från tid till annan.

4. Löner för icke mantalsskrivet sjöfolk bör beräknas i enlighet med de kriterier som har fastställts av sjöfolkssektionen.

Lasthanteringsklausul

5. I linje med principerna för ömsesidig solidaritet mellan sjöfolk och hamnarbetare, såsom uttalats i ITF:s policy, bör lasthanteringsklausulen införlivas i alla nationella avtal.

Undantag

6. Där andra ITF politiska riktlinjer tillämpas eller där högre normer existerar, undantas nationellt cabotage, regionala normer, offshore, kontinentalsockeln, trafik inom EU och kryssningsfartyg från denna policy.

Bilaterala förbindelser

7. Förbund i länder som tillhandahåller arbetskraft har en viktig roll i att stödja nationell sjöfart av kvalitet, särskilt genom den service de tillhandahåller för sina medlemmar som arbetar ombord på fartyg med nationell flagg.

8. Där så är möjligt bör bilaterala förbindelser byggas upp mellan nationella flaggförbund och förbund i länder som tillhandahåller arbetskraft.

Offshore-policy

ITF:s policy för offshore kontinentalsockel/ flaggstats jurisdiktion

1. "Maritima mobila enheter offshore" när de verkar inom en utländsk kontinentalsockelstat skall täckas av den nationella flaggstatens lagstiftning, bestämmelser och kollektivavtal.

2. Den nationella flaggstatens kollektivförhandlingsvillkor skall åtminstone i allt väsentligt motsvara dem som existerar i kontinentalsockelstaten och i fallet med bekvämlighetsflaggade enheter, tillämpas ITF:s policy. Alla "enheter" skall också följa ILO-konventioner och rekommendationer tillämpliga för sjöfolk och fartyg samt alla tillämpliga IMO-konventioner, regelverk och resolutioner.

3. Om kontinentalsockelstaten har utfärdat regler och bestämmelser med hänsyn till anställnings- samt sociala och ekonomiska villkor eller om det finns en facklig policy som kräver att man använder lokal arbetskraft skall inget ITF-medlemsförbund bemanna "enheten" förrän förhandlingar har ägt rum mellan ITF:s medlemsförbund i den nationella flaggstaten och kontinentalsockelstaten.

4. Under förhandlingarna som anges ovan bör den generella regel som ska iakttas kräva att "den maritima besättningen" är medborgare eller bofasta i den nationella flaggstaten eller kontinentalsockelstaten och medlemmar i ett ITF-anslutet sjöfolksförbund. I de fall där "enheten" verkar under bekvämlighetsflagg ligger förhandlingsrättigheterna hos förbundet i det land där det egentliga ägandet ligger.

5. Medlemsförbunden i den nationella flaggstaten respektive staten där det egentliga ägandet ligger skall ha rätten att närvara under alla förhandlingar mellan medlemsförbunden i kontinentalsockelstaten och ägaren/operatören/befraktaren av en "enhet" om frågan om bemanning av "enheten".

6. Det är viktigt i detta sammanhang att berörda medlemsförbund håller varandra och ITF informerade om alla förhandlingsaspekter och stadier.

Medlemsförbund i den nationella flaggstaten/kontinentalsockelstaten skall förse ITF med kopior av all relevant lagstiftning, bestämmelser och policydokument.

7. I alla stadier av de mellanfackliga förhandlingarna kan ITF:s medlemsförbund be ITF att agera initialt som medlare och ytterst, såsom föreskrivs i ITF:s stadgar, som skiljeman.

8. Alla ansträngningar skall göras av den nationella flaggstatens/kontinentalsockelstatens medlemsförbund att säkerställa en överenskommelse med ägarna, operatören och befraktaren att returnera enheten till medlemsförbunden i den nationella flaggstaten enligt ett ITF-acceptabelt avtal.

Policy för tillfälliga arbetslag

ITF:s policy för tillfälliga arbetslag ombord på internationella fartyg

Antagen av Sjöfolkssektionens konferens, Rio de Janeiro, april 2005

Inledning

1. Det "tillfälliga arbetslaget" har varit en legitim del av sjöfartsnäringen i femtio år eller mer, initialt för att tillhandahålla specialiserad teknisk kompetens och kunskap som inte fanns tillgänglig ombord och utanför normala krav för driften. Då fartygsbesättningar har blivit mindre, fartyg har blivit större och tiden i hamn är minimal, har de tillfälliga arbetslagen utvecklats till att tillhandahålla ytterligare arbetskraft för att underlätta vid toppar i arbetsbelastningen och reparationer som, om tiden tillät, skulle utföras i hamn och i ökande grad istället för reparationer som normalt utförs på ett skeppsvarv. Distinktionen mellan rollen för det "tillfälliga arbetslaget" och de traditionella och historiska uppgifterna har blivit suddig och utnyttjandet av dessa arbetslag är ett betydande övervägande när flaggstater upprättar lägsta bemanningsnivåer. Då lönerna för dessa grupper traditionellt inte har täckts av sjöfolkets kollektivavtal eller det är diskutabelt om de täcks av ILO-konventioner för sjöfolk, så kan de utnyttjas för att underminera sjöfolks anställningsvillkor.

2. Under det att vi erkänner behovet av att specialistkompetens ska finnas att tillgå för fartygsbesättningar under begränsade perioder och uppmärksammar ett ändrat sätt att arbeta med planerat underhåll på moderna fartyg som inte längre ligger i hamn långa perioder, så är ITF medvetna om det faktum att tillfälliga arbetslag alltför ofta är permanent knutna till fartyg, verkar med identitetshandlingar för sjöfolk och utför grundläggande arbetsuppgifter för sjöfolk.

Arbetsområden som tillfälliga arbetslag åtar sig

3. Arbetsområden, både berättigade och andra, som täcks av tillfälliga arbetslag är:

   a. Underhåll och reparation av mekanisk och elektrisk utrustning av representanter för tillverkare;

   b. Reparation och uppsättning av navigations- och radioutrustning;

   c. Rengöring och underhåll av lastrum;

   d. Målning och rutinunderhåll av däck;

   e. Reparation och rutinunderhåll av maskin och el;

   f. Löpande översynsarbete, både större och mindre;

   g. Lasthantering och surrning;

   h. Säkerhetsuppgifter i hamn och inom farliga områden;

   i. Svetsningsreparationer av fartygs stålkonstruktion och

   j. Förtöjning av fartyget.

Omfattningen av problemet med tillfälliga arbetslag

4. Allt sjöfolk måste genomgå en strikt läkarundersökning samt grundläggande utbildning för att säkerställa att de utgör del av ett team som är kapabelt att bekämpa bränder och säkerställa säker evakuering av fartyget i en nödsituation och överlevnad till sjöss. Tillfälliga arbetslag behöver inte uppfylla dessa rättsliga krav och klassas som övertalig personal, utanför lägsta besättningskrav och som sådana ett eventuellt ansvar för fartygets besättning i en nödsituation. I motsats till detta ska flaggstater ta hänsyn till användningen av tillfälliga arbetslag när man fastställer lägsta säkra bemanningsnivå enligt IMO:s Assembly Resolution 955.(23), som tillåter ett avsevärt lägre antal sjöfolk när tillfälliga arbetslag regelbundet används.

5. Enligt de sjösäkerhetsåtgärder som införts med den Internationella koden för säkerhet på fartyg och i hamnanläggningar (ISPS), måste fartyget ha en säkerhetsplan och fartygets säkerhetsansvarige måste vara säker på att alla personer som arbetar ombord inte utgör en risk för fartyget eller

de hamnar de går in i samt att besökare övervakas hela tiden. Anställning av tillfällig arbetskraft som inte direkt tillhandahålls av eller är kopplad till fartygets managementbolag kan medföra stor säkerhetsrisk för fartyget, påverka säkerhetsbedömningen vid varje hamn och förbjuda ledighet i land för besättningen.

6. Klassificeringssällskapen har uttryckt sin oro över att stora reparationer av skrov alltför ofta utförs till sjöss av dessa arbetslag, ofta med dåliga kvalifikationer, utan ordentlig arbetsledning och utan att klassificeringssällskapet informeras. Dessa olagliga reparationer är möjligen en bidragande faktor till ett antal fartygshaverier på senare tid och International Association of Classification Society (IACS) har uttryckt sin oro över denna praxis och rått alla fartygsoperatörer och befälhavare att foga sig efter dess krav i Voyage Repairs and Maintenance IACS UR Z13.

7. Medan ILO:s definition av sjöfolk för närvarande innefattar alla dem som arbetar ombord på ett fartyg, så gör IMO/ SOLAS definition inte det. Det finns därför en avvikelse där utbildning, ansvarsuppgifter och minimikrav enligt IMO inte kan tillämpas — d.v.s. läkarundersökningar, säkerhetsutbildning osv. — men rättigheterna, skydden och minimi-normerna enligt ILO-konventionerna bör tillämpas d.v.s. minimilöner, repatriering etc. Detta kryphål i lagstiftningen har inneburit utbredd användning av tillfälliga arbetslag utan att erbjuda det arbetarskydd som finns för sjöfolk eller för dem som verkar i fartygsnäringen iland.

8. Trots avsaknaden av erkännande av IMO av dessa arbetstagare som sjöfolk, så betraktas regelbunden användning av dessa arbetslag som ett giltigt skäl för att certifikatet om lägsta bemanning skärs ned till det mest grundläggande kravet och förvägrar lärlingar sjöfartsnäringens befattningar ombord och en karriärväg till sjöss på befattningar för specialister.

9. Tillfälliga arbetslag används alltmer för att kringgå avtal för besättningar som förhandlats fram av ITF eller medlemsförbunden för sjöfolk, trots de jämförbara befattningarna och titlarna. Vid vissa tillfällen överförs besättning direkt till status som "tillfälligt arbetslag" på samma fartyg och blir kvar ombord under hela den avtalade tiden för besättningen. Denna praxis gör i själva verket hela besättningen på fartyg som inte är involverad i vakthållning till tillfälligt anställda.

10. På fartyg med låg bemanning har det under en tid varit praxis att tillhandahålla kustbaserade förtöjningslag. Avreglering i hamnområdena har ökat hotet att dessa arbetslag ska användas för att utföra surrning av last, lossnings- eller lastningsuppgifter. ITF har fört en fortgående kampanj mot praxisen att någon besättning ombord utför detta arbete och detta stöds till fullo av medlemsförbunden för sjöfolk och hamnarbetare.

11. ITF har vidhållit att sjöfolk är civilpersoner med rätt till en säker, anständig arbetsmiljö och skydd genom rederier och regeringar från pirater och terroristangrepp. Användningen av tillfälliga säkerhetsteam har fått stöd av ITF:s medlemsförbund där sjöfolks säkerhet äventyras. Det bör emellertid finnas tillräcklig besättning ombord permanent för att säkerställa normala säkerhetskrav, såsom specificeras i den Internationella koden för säkerhet på fartyg och i hamnanläggningar (ISPS).

Definitioner och krav

12. Definitionen av sjöfolk varierar något mellan ILO:s konventioner och rekommendationer, men återspeglas allmänt i definitionen i ILO-konvention 185 om identitetshandlingar för sjöfolk, vilken anger att "termen 'sjöpersonal' innebär en person som är anställd eller anlitad eller arbetar i någon kapacitet ombord på ett fartyg, annat än krigsfartyg, som vanligtvis nyttjas i sjötrafik".

13. IMO har i SOLAS-konventionen en bredare inriktning baserad på definitionen av en passagerare som anger att en passagerare är varje person annan än: "befälhavaren och besättningsmedlemmarna eller andra personer anställda eller anlitade i någon kapacitet ombord på ett fartyg som har med det fartygets verksamhet att göra."

14. SOLAS-definitionen ger uppenbarligen större möjlighet att erkänna kontraktsanställda och tillfälliga arbetstagare samt användningen av tillfälliga arbetslag som varken är passagerare eller besättning.

15. I klassificeringssällskapets krav gällande reparationer och underhåll under resa IACS UR Z13, säger man, "Inga skrovreparationer utförda av tillfälliga arbetslag bör accepteras om inte:

    a. Det initiala mötet (med inspektören) har genomförts och villkoren funnits tillfredsställande.

b. En slutlig tillfredsställande undersökning efter fullgörande utfördes."

16. Genom hela den ändrade Resolutionen om principer för säker bemanning, Assembly Resolution A 955.(23), säger man att bemanningskraven och arbetsbelastningen genom säkerhetsåtgärder borde ha beaktats när man fastställde lägsta säkra bemanning.

ITF:s ställningstagande beträffande användningen av tillfälliga arbetslag

17. ITF konstaterar det hot som tillfälliga arbetslag utgör för sjöfolks sysselsättning och:

    a. Fördömer praxisen att reducera den fasta besättningen på fartyg genom omfattande användning av tillfälliga arbetslag;

    b. Stödjer alla ändringar av ILO- och IMO-konventioner som klart definierar sjöfolk som en person anställd eller anlitad i någon kapacitet ombord på ett fartyg;

    c. Motarbetar aktivt användning av sjöfolk för att utföra lastarbete som traditionellt och historiskt utförts av hamnarbetare;

    d. Kommer att arbeta tillsammans med klassificeringssällskapen och andra för att få bukt med praxisen att utföra olagliga reparationer, särskilt där de kan äventyra miljön och fartygsbesättningars liv;

    e. Konstaterar behovet av större möjligheter till utbildning till sjöss, och kommer att undersöka var ytterligare arbetstagare krävs för arbetstoppar, för att inrätta utbildningsplatser för fast besättning;

    f. Kommer energiskt att lobba vid Internationella sjöfartsorganisationen för en holistisk översyn av certifikat för lägsta bemanning och exponera flaggstater som utfärdar certifikat för osäkra bemanningsnivåer;

    g. Säkerställa att alla arbetstagare ombord på ett fartyg har ett avtal som följer ILO:s minimilönenivåer och inte underminerar avtalet för fartygens besättning;

    h. Övervaka arbetsbelastningen gällande säkerhet med tillfälliga arbets-

lag för att fastställa hur de påverkar arbetsbelastning och rättigheter för sjöfolk i hamn samt säkerheten för fartyg till sjöss; samt

i. Att villkoren för tillfälliga arbetslag inte bör strida mot ILO:s policy om behovet av en acceptabel arbetsmiljö samt säkra och anständiga arbetsvillkor.

ITF:s riktlinjer beträffande tillfälliga arbetslag

18. Där tillfälliga arbetslag används, efter samråd med berörda sjöfolksförbund, i en legitim roll i driften av ett fartyg bör följande gälla:

    a. Den maximala period ett tillfälligt arbetslag bör verka ombord på ett fartyg är en månad under en 12-månadersperiod;

    b. Personer anlitade för säkerhetsändamål bör inte utföra andra arbetsuppgifter för sjöfolk;

    c. Klassificeringssällskap ska informeras om översyns- eller byggnationsarbete som utförs i enlighet med IACS UR Z13;

    d. Alla tillfälliga arbetslag måste omfattas av avtal som ger minst jämförbara lönenivåer med besättningen samt minimivillkor och skydd inom tillämpliga ILO-konventioner och rekommendationer; samt

    e. att införande av tillfälliga arbetslag inte bör utnyttjas för att ersätta aktuell besättning eller utnyttjas för att varaktigt underminera ITF-avtal.

Policy stadga för sjöfolk

Policy om fackligt medlemskap och skyldigheter gentemot sjöfolk som arbetar på FOC-fartyg

Antagen vid ITF:s 42:a kongress, Mexico City, 5-12 augusti 2010

Inledning

1. Förbund anslutna till ITF är självständiga medlemmar i enlighet med ITF:s stadgar och har antagit ITF:s politiska riktlinjer inklusive dem som gäller ITF:s kampanj mot bekvämlighetsflagg (FOC).

2. ITF godkänner kollektivavtal i enlighet med de kriterier och procedurer som godkänts av Fair Practices-kommittén (FPC), enligt vad som fastlagts i Mexico City-policyn.

3. Denna policy "Stadga för sjöfolk" anger fastställd praxis för ITF-anslutna förbund när det gäller skyldigheter och medlemsrättigheter för sjöfolk som tjänstgör enligt ITF-godkända avtal för bekvämlighetsflaggade (FOC) fartyg vilka har undertecknats av ITF-anslutna förbund.

Medlemsavgifter och förbundets skyldigheter

4. Nivån och typen av alla avgifter som tas ut av ITF:s medlemsförbund av eller avseende sjöfolk anställda enligt ITF-godkända avtal skall vara skäliga och i linje med vad som tillhandahålls för dessa sjömän av medlemsförbundet.

5. Såsom fastställts av Fair Practices-kommittén (FPC), är de centrala minimiskyldigheter som måste fullgöras av medlemsförbund i förhållande till sjöfolk anställda enligt ITF-godkända avtal som täcker FOC följande:

   a. En ändamålsenlig form av medlemskort;

   b. Ett fackligt nyhetsbrev, tidning eller tidskrift;

c. En förteckning över kontaktpersoner innefattande telefonnummer och namn på fackliga funktionärer;

d. Hjälp med välgrundade skadeståndsanspråk som omfattas av kollektivavtalet;

e. Rätt till medverkan i organisationens angelägenheter (i en form som återspeglar ett medlemskaps speciella natur);

f. Där så är möjligt besök av en facklig företrädare på fartyget; och

g. Fastställande av de viktigaste ansvarsåtagandena för varje medlemsförbund där bilaterala avtal föreligger.

Ansvarsåtaganden

6. I händelse av skadeståndsanmälan (oavsett om den gäller retroaktiv lön, skada eller dödsfall) inlämnad av eller för en sjöpersonals räkning anställd enligt ett ITF-avtal, kommer i första hand det undertecknande medlemsförbundet att vara ansvarigt för att handlägga skadeståndsanmälan. Medlemsförbundet ska utse fackliga funktionärer som kommer att vara ansvariga för att hjälpa medlemmar med skadeståndsanspråk enligt dess godkända eller acceptabla kollektivavtal och ska meddela ITF:s sekretariat vilka dessa personer är.

7. Där mer än ett medlemsförbund delar på avgifter från ett av förbundens medlemmar ska medlemsförbunden mellan sig komma överens om vilket av dem som är ansvarigt för att bistå sjöfolket anställt enligt avtalet, med hänsyn tagen till att fullständiga fackliga skyldigheter i alla händelser måste fullgöras avseende allt sjöfolk oavsett nationalitet eller hemort. När väl uppdelningen av ansvarsåtaganden har fastställts ska medlemsförbunden informera ITF:s sekretariat i enlighet därmed.

8. Medlemsförbundet ska hålla ITF:s sekretariat underrättat om antalet skadeståndsanspråk (innefattande retroaktiv lön, skada och dödsfall) som uppkommer enligt deras ITF-godkända avtal, lämna detaljerad information om dessa skadeståndsanspråk och villkoren för uppgörelsen om dessa.

TCC och/eller IBF fonddelar

9. Alla fonddelar införlivade i ett ITF-godkänt avtal måste uppfylla ITF:s krav, såsom de anges i ITF:s policy för fondering och revision.

ITF:s sekretariat och förbundet(n)

10. Där sjöfolks skadeståndsanspråk handläggs i anlöpshamnen kan det undertecknande medlemsförbundet kanske bara tillhandahålla begränsad hjälp till sina medlemmar utomlands. I sådana fall kommer ITF:s sekretariat fortsätta att hjälpa sjöfolk ombord. Där medlemsförbundets medlemmar är inblandade, ska ITF och medlemsförbundet samarbeta för att tillhandahålla all hjälp som är möjlig.

Anteckningar

Internationella transportarbetarefederationen

49-60 Borough Road, London SE1 1DR, UK

Tfn: +44 (0)20 7403 2733
Fax: +44 (0)20 7357 7871

www.itfglobal.org

ISBN: 1-904676-44-8