



墨西哥城政策

ITF关于商船最低工作条件的政策



第二版
2011年11月

目录

5 前言

墨西哥政策：国际运输工人联盟(ITF)关于商船起 码条件的政策

7 引言

8 总则

10 指标

12 方便旗船(FOC)的定义

14 非方便旗注册船舶

15 ITF接受的方便旗船准则

16 ITF接受的次级注册船准则

17 ITF接受的国旗船准则

18 光船租用

19 双重或并行登记的船舶

20 沿海航行权

21 地区标准

22 对于方便旗船舶的权利和责任

23 对于方便旗船舶的谈判权利和责任

25 配员水平

26 I T F 关于签署方便旗船协议的咨询程序

附属政策

30 雅典政策：ITF关于欧洲轮渡服务的共同政策

33 基金和审计政策

37 迈阿密指引政策

51 国家沿海航行权政策

53 国籍旗船政策

55 离岸作业政策

56 随船作业队伍政策

61 海员约章政策：关于工会会员制度和对方便旗船上工 作海员的义务

前言

2006年8月在德班举行的ITF第41届大会上，议决就方便旗(FOC)抗衡运动再作系统及彻底的检讨。前一次检讨抗衡运动政策，是在1998年举行的方便旗抗衡运动50周年大会上，结果制订了德里政策。各盟会希望通过新的检讨，提升方便旗抗衡运动水平，更好地应付21世纪的挑战。

1998年以来，方便旗抗衡运动面对的内外因素都有不少变化，引发再作检讨的决心。在此期间，产生了国际谈判论坛(IBF)，形成了一个国际工资谈判的新世代。FOC检查员队伍亦扩大近倍，有关的设施、训练及协调都优于过去。另外，ITF又发起了一个新的方便港(POC)抗衡运动。

同时，航运业也经历了显着的变化，技术大幅提升，货物装运更快，船只更大，船东身份更为复杂，招聘取向更多样，海事法规亦有显着的改善。

故此，这次检讨比以往更为严谨，ITF遴选产生的一组海事领导成员，以四年多的时

间，细察运动的政策与策略及过程的每一环节，并收集同盟中的海运业工会对检讨的意见。在整个检讨过程中，参与者都充分表现了坚定不移地推展运动的决心，所有议题都作了深入探讨和论证，甚至出现极难妥协的对立观点，都尽力求得共识。

2010年8月在墨西哥市举行的ITF第42届大会最终实现了检讨的成果，大会中的建议和结论都获得通过，包括新的一套FOC政策：墨西哥政策。

这套政策作为方便旗抗衡运动的主干，彰显运动的目标和宗旨，以及推行其核心原则和价值观的策略与步骤。为引领运动稳步踏入21世纪，各项修订都发扬团结精神，秉承把工人利益置于首要位置的核心价值观，ITF与工会运动结成一个整体，将运动提升至新的高度。

ITF总秘书

David Cockroft

大卫 克罗夫特

ITF海事协调员

Stephen Cotton

史蒂芬 柯顿

ITF海员部主席

David Heindel

戴维 海因德尔

ITF主席及码工部主席

Paddy Crumlin

帕迪 克拉姆林

ITF关于商船起码条件的政策

此文件乃单独就ITF政策所作的说明，需要与相关ITF机构不定时制定的其他政策结合起来解读(ITF政策)。

此政策取代新德里ITF第39届大会中通过的德里政策。

关于ITF政策历史或发展过程的任何阐述，不得约束ITF的各项政策宣言。

此政策的最终版本为英语文本。

总则

1

ITF反方便旗(FOC)体制，并认为管控船只的实际利益船东应与该船所悬国旗的国家有实质联系。普遍情况显示，方便旗船只未能落实基本的社会标准及/或海员参加工会的权利。事实证明这些船不愿意也不会遵守国际标准，包括国际海事劳工标准及个人权利与工会权利等国际准则，这些船只也因此欠缺由民主独立工会执行的社会监察。

2

方便旗船制度使船东能以各种手段压低营运成本，特别是透过规避税项、转移成本、避开工会，又以雇用甚低工资的异地船员或持证入境者，拒付船员的福利及社会保障金，驱使船员装卸货物，不遵守严格的安全及环境保护准则等方面。较之国旗船因受该国法律及海事条例管辖，需以较高的成本营运，方便旗船因而坐享竞争优势。与此同时，方便旗船制度容许设立复杂的产权结构，其主要表现为缺乏清晰及负责的行政监管。

3

ITF认为方便旗体制构成不公平竞争，方便旗船东选择船员时仅着眼成本而漠视素质，惯以临时方式招聘海员，甚少全面考虑社会及行业对海员的持续需求，一般都不会对船旗国的海员训练及行业发展作出贡献。

4

ITF反对歧视及亏待海员，并认为方便期船的举措造成了对海员直接的剥削，以及容许船东按自身利益追求而在薪金及待遇上欺压海员。

指标

鉴于上述情况，ITF以下列指标抗衡方便旗船及次级航运：

- a 保护和提高海员的就业条件，不同肤色、国籍、性别、种族、宗教或性取向的所有海员，在面对剥削时都得到保障；
- b 管控船只的收益船东应与船旗注册地有实质联系，以此作为航运业基本理念，建立监管框架，遏止方便旗体制；
- c ITF将透过政治、行业及法律等手段抗击未达标准的、不论悬挂任何旗帜的所有船只，务求达到ITF予以接受的准则；
- d 通过参与方便旗抗衡运动，形成广泛的国际团结以加强盟会的实力；
- e ILO2006海事劳工公约，以及IMO条款与人权条款，是普遍认可的国际准则，是ILO劳工标准的核心要求，无论悬挂任何旗帜的所有船舶，都要实行。

为了开展方便旗抗衡运动，ITF推动两条战线：

- a 政治方面，游说政府及各政府间组织检讨及提升行业水平，促使船旗国加强联系属下船只的管控者和拥有实益的船东；
- b 行业方面，ITF团结全球盟会开展实际行动，通过业内人士各种形式的建设性对话。推动船东，雇主及他们的代表参加国际集体谈判，寻求保障在方便旗船及次级标准船上的海员，得到可接受的起码工资及工作条件。

方便旗抗衡运动的成功依靠世界各地码头工会的有力参与和其他各方面的合作，海员和码头工人及其工会的团结是抗衡运动的基础。因此，来自海员本身对码头工人及工会的支持，是方便旗船及方便港抗衡运动不可或缺的重要部分。

方便旗船(FOC)的定义

8

ITF所指的方便旗船：

当一艘船被揭发由船旗国以外人士掌握其实益拥有权，该船即被视作方便旗营运。任何船只与本身船旗国及人士无实质联系，或非受该国实体公司有效管控者，此等情况即为实益船东身份不明确，将被视为方便旗营运。

9

ITF政策所针对者，是掌握实益拥有权或最终利益的人士。若实益拥有权不明确，ITF会追究该船只之有效管控者是谁。有效管控者是指管控该船营运之个人或若干人士组成的团队。ⁱ

10

任何注册地之大部分注册船只，若非该注册地实益拥有，或非该注册地有效管控，或不符合随后第11节所列条件者，将被视为方便旗。

11

当取决某注册船只是否方便旗时，除了上列定义外，ITF亦会审察下列条件：

- a 该船旗国是否愿意及有能力，在其注册船只上实行起码的国际社会标准，包括尊重基本人权与工会权利，结社自由及真正工会参与的集体谈判权。
- b 该船旗国批准与执行ILO公约及相关建议的积极程度与社会绩效的纪录。
- c 该注册船只在执行IMO批准与推行的安全及环境保护公约过程中，曾因港口监督检查核而揭发的缺失及引致滞留的纪录。

ITF保留权利可按实际情况宣布某一注册为方便旗。若有船旗国工会认为该国船舶注册的总体条件无法接受，可以要求ITF宣布该船旗注册为FOC。在征询船旗国工会的意见后，ITF亦有权视乎每一船只的实际情况作原则，宣布某一船只为方便旗船。

¹¹指导说明：

船舶的实益所有人是对该船有最终决定权并行使真正管制的人。有效管制是由有最终决定权的个人或实体执行责任和义务，即真正的管制。辨别一艘船舶的实益所有人或行使有效管制的人在本质上是一个事实性的问题。

在其报告《公司幌子背后：用于非法目的的公司实体》（巴黎，2001年）中，OECD将实益所有权描述为：

「『实益所有权』是指一自然人最终的实益所有权或利益。在某些情况下，找出实益拥有人可能会涉及突破层层中间实体和/或个人，直到作为一名自然人的真正的船东被找到。就公司而言，所有权由股东或成员持有。在合伙企业中，利益由普通合伙人 and 有限合伙人持有。在信托和基金公司中，实益所有权指的是受益人，其中也可能包括决策人或创办人。」

在同一份报告中，OECD将有效管制解释为：

「『控制』」是指个人或群体对在公司的有效管控。因此，就报告中调查的公司形式而言，要揭示的相关内容是谁对公司形式的执行着有效管控（而非法律监管）。在很多滥用公司名义的情况下，实益拥有人或决策人/创办人控制着这一公司名义，尽管从表面看来是由第三方控制。例如，一个公司的董事们可能只是作为‘代名人’将董事需要承担的职责传达给实益船东，并接受实益拥有人的指示。就信托而言，决策人可通过使用一名信托「保护人」和以一纸意向书继续行使对托管人的有效管制。

非方便旗注册船舶

为维护本同盟政策予以接受的准则，ITF承认各盟会有权对任何船只采取行动，不论该船只悬挂何国旗帜。一般情况下，对非方便旗船舶采取行动，应取得该船只船旗国同盟海员工会的同意，方可付诸实行。

ITF接受的方便旗船准则

被认定为方便旗注册的所有船只，都应该签订符合本政策并经ITF批准的集体谈判合约。

ITF接受的次级注册船准则

次级船舶注册范围由该船旗国的ITF联盟工会负责，未得该国联盟工会的允许，联盟的其他工会不得参与该国次级注册船舶船员的集体谈判。次级注册船舶或按ITF公布的类似条件而挂旗营运的船舶，其所签订集体谈判合约的有关条件，不得低于ITF不时修订的准则及全船总薪(TCC)基准。每当签订此类合约时，船旗国工会应视可行情况，与劳动力供应国工会商讨适当的双边安排。

ITF接受的国旗船准则

ITF接受的国旗船准则以附件方式列载于本政策的国旗船政策中。

光船租用

租用光船而改挂租方国旗，若其真正目的在于发展船旗国的航运业务，且在租用期内该船只的全权占用及有效管控已交付该国或其中一家公司实体，并得该实益拥有权国家的工会同意，可被视为国旗船。

双重或并行登记的船舶

双重或并行登记的船舶会被视作方便旗船。然而，国旗船以登记船舶抵押为唯一目的而以双重或平行方式改挂方便旗，若获得实益所有权国家工会的同意，且船上所有条件符合国家标准，则可被视作国旗船。

沿海航行权

19

沿海航行权保留给相关国家的国旗船。

20

ITF支持在国家层面保留和扩展沿海航行权，并承认该安排对维护一国内部经常贸易船舶上海员的长期持续雇佣关系的重要性。为避免社会倾销，任何不在此安排之下却逐步参与到沿海航行贸易的船舶，不论是方便旗船还是非方便旗船，都必须承认在指定国家已经被通过用于船舶贸易的标准。

地区标准

ITF承认所有盟会对特定的地区内进行贸易以及聘用该地区海员的船舶提请行使FPC(公平实践委员会)认可的地区标准的权利。

对于方便旗船舶的权利和责任

22

ITF原则上同意所有代表海员的同盟工会都有权签订符合ITF政策的协议，条件是遵从在此政策内制定的ITF签约程序。ITF同盟工会在享有这种权利时，即承认他们有遵守ITF政策的责任，包括ITF海员约章。

23

ITF应该持续执行以总船员成本(TCC)为基础、并依照FPC(公平实践委员会)订定的标准来判断协议「价值」的政策方针。

对于方便旗船舶的谈判权利和责任

方便旗船谈判权的分配取决于谁代表船员的最大利益。ITF认为这通常是实益所有权国家的工会，或者，在实益所有权不明确的时候，属行使有效管制的国家。该工会应在可行的时候，与劳动力供应国的工会讨论合适的双边安排。ⁱ

达成集体谈判协议的各种条件：

- a 该协议必须保障全体船员；
- b 全体船员必须是相关同盟工会的会员，而且工会必须履行由FPC不定期规定的对这些会员的基本义务，包括ITF海员约章政策；
- c 全体船员，不论是否定居在实益所有权国家和/或行使有效管制的国家，必须得到公平合理的对待；
- d 在签订一份ITF特别协议以及支付ITF福利基金费之前必须向ITF秘书处咨询；
- e 任何涉及船舶的基金或征费必须纳入集体谈判协议并成为其中的一部分，由相关工会决定的会员会费的细节同样应该如此；
- f 在ITF咨询程序圆满完成以及如本政策所述协议已获得ITF认可之前，任何协议不得视为生效。

任何代表海员的ITF盟会都可以为不被其国家实益拥有和/或有效管制的方便船签订ITF认可的协议，前提是实益所有权国和/或有效管制国的工会已放弃谈判权(按

ⁱⁱ 需承认这在某些情况下或會出現困難，这种情形下，问题会被转交给FPC指导小组，在其帮助下找到解决措施。

照本政策所述的ITF咨询程序)，并遵守了上文第24段的条款。

ITF认可的集体谈判协议有以下三项要素：

- a. 首先，该协议必须满足ITF标准，该标准或与ITF总船员成本相关或与其他标准相关，后者由ITF通过与船东、雇主及其代表之间的国际集体谈判，或与业界进行其他形式的建设性对话所设定。而且该协议必须遵守由FPC通过且不时修订的其他政策要求；
- b. 第二，它必须经过ITF认可，且定时检讨以确保其能继续符合ITF标准；以及
- c. 第三，除第34段所述之外，在咨询实益所有权国家和/或有效管制国家的工会，且ITF秘书处已就谈判权的分配作出决定前，不得与任何特定船舶签订相关的ITF特别协议。

配员水平

受ITF认可协议保障的方便旗船，其配员水平列于ITF标准协议的附件中，并不时修定。受ITF认可的协议保障的方便旗船应沿用ITF的配员规模，而不是旗船国配员证书或其他同等级文件中规定的标准。然而，如果实益所有权国家和/或行使有效管制国家的同盟工会证明某一建议的配员水平是基于其国家标准并为他们所接纳，则配员规模可有所调整。

I T F 关于签署方便旗船协议的咨询程序

28

在为一艘指定的方便旗船签定协议前，申请签约的工会要向ITF秘书处发送一份格式正确的申请，该格式的要求将不时修订。

29

如果该申请并非由实益所有权国家和/或行使有效管制国家的工会提交，ITF秘书处会咨询实益所有权国家和/或行使有效管制国家的工会。

30

ITF秘书处就船员权益及就个别方便旗船集体协议之谈判提出咨询时，实益所有权国家和/或行使有效管制国家的各同盟工会必须协调作响应。无法响应将导致相关工会须放弃其在ITF政策下的谈判权和责任。在接到ITF秘书处的咨询之后，相关同盟工会要在四周内尽快答复。

31

实益船东国和/或行使有效管制国家的盟会要保持其签订集体协议的权利，必须提出其要求，并须知会ITF秘书处他们就保护集体协议签约权所采取的措施。在达成集体协议时，实益所有权国家和/或行使有效管制国家的同盟工会在可行的时候，应与劳动力供应国的工会讨论合适的双边安排。

32

在实益所有权国家和/或行使有效管制国家的同盟工会将谈判权让给劳动力供应国的情况下，实益所有权国家和/或行使有效管制国家的工会进行任何影响相关海员雇佣条件的谈判，应先咨询供应劳动力的工会。

33

假如一国的盟会宣称一艘船舶的实益所有权和/或有效管制在该国，但不能提供有效的证据以证明，则他们不应该拒绝劳动力供应国的同盟工会通过ITF秘书处的协调并在符合本政策的情况下签订ITF认可的船舶协议。

34

考虑到实益所有权国家和/或行使有效管制国家的ITF同盟工会可能希望保持对船员的权利，并在劳动力供应国同盟工会签订的协议到期后签订该船舶的集体协议，这一点是可以理解的，在这种情况下，咨询程序会在集体协议期满之时启动。此外，在协议中的条款及细则发生变化或相关船舶的实益所有权和/或有效管制发生变化时，咨询程序会再次启动。实益船东国和/或行使有效管制国家的盟会负责在协议到期之前与劳动力供应国中适当的同盟工会进行咨询。

35

涉及ITF同盟工会的任何违反本政策的行为，ITF秘书处会启动由FPC采纳并由执行委员会通过的程序处理，其中包括依照ITF章程暂停同盟关系。

36

ITF认可的协议如通过某一特定港口的工业行动或此种行动的威胁而获得，在这种情况下，本政策下的谈判权利和责任，在ITF特别协议的有效期（即12个月）内，会被转交到涉及工业行动的工会。通常情况下，在工业行动后，只可签订ITF标准协议。然而，如果这一点无法实现，经与ITF秘书处磋商，相关的检查员或工会可签订一份ITF认可的协议而非ITF标准协议。在特别协议满周年之后，船舶的谈判权利和责任应该依据本政策被分配到合适的工会。



附件



雅典政策

ITF关于欧洲轮渡服务的共同政策

1995年10月2-3日在雅典召开的ITF欧洲轮渡会议通过

于2010年3月18-19日柏林召开的公平委员会上被修订



1. ITF反对在欧洲轮渡贸易中使用方便旗船和次级船舶登记的船舶。在无法阻止其使用的情况下，这种船舶要受到ITF认可的集体谈判协议(CBAs)的涵盖。
2. 尽管有上文第1段的规定，次级登记的轮渡的条件应等同甚至优于相关贸易区适用的国家所规定之条件。
3. 从事欧洲轮渡贸易的船只上的船员，包括非欧洲船舶上的船员，应涵盖于欧洲雇佣条件规定下，雇佣条件经由相关ITF欧洲工会属会所持的国家集体谈判协议规定，及必须符合下文第9段列举的适用于服务的特殊条件。
4. 确保传统上和历来由码头工人执行的工作不应由海员承担，从码头工人的角度也是保护码头工人的利益，尤其是保障他们的就业，确保本政策中的雇佣条款得到遵守。
5. 除了集体谈判协议中体现的条件之外，要保证受雇于欧洲轮渡贸易的船员有体面的生活水平、社会保障(包括社会保障和养老金)和休闲设施。
6. 国家¹条件，或者等同或优于该条件同时适用于仅航行于同一欧洲国家内港口的轮渡贸易船员，不论该轮渡悬挂哪一国旗帜，船员的国籍，以及不论轮渡为载货或乘客运输或属光船租赁。

¹ 在贸易国

7. 受雇于欧洲国家间贸易的轮渡的船员的雇佣条件应等同于或优于在该国家适用的其它条件。若在这些国家适用的雇佣条件之间存有明显差异，则相关工会属会应商定使用较优越的条件，或共同制定适用的条件。若无法达成共识，则应启动ITF章程中陈述的ITF仲裁程序。
8. 任何ITF属会，若有船东接触要求为在欧洲国家内部和国家间签订轮渡贸易船舶的船员的固定集体谈判协议时，必须联系ITF其他相关的属会，尽快咨询该属会以及ITF秘书处，以便寻求它们的同意来签订该协议。如果经过咨询没有达成共识，则应启动ITF仲裁程序。
9. 所有参与欧洲贸易的轮渡应该有適切的人员配备，以保证符合适用的国家法律和/或惯例以及国际认可的最高程度的安全水平和船员能力要求。
10. 所有相关的ITF属会应在国家层面上尽一切努力说服各自的政府让欧洲工会参与在欧洲轮渡服务运作，并且应在工会间相互交换信息 – ITF将扮演信息交流中心的角色 – 就一些影响欧洲轮渡服务问题的辩题，于欧洲论坛上让工会在雇主和政府面前连成共同阵线。
11. 所有相关ITF属会必须扩大他们的国内和国际合作，而且这一合作也必须涉及当地和地区的工会组织，以及在许可的情况下设立劳资联合委员会促成合作。尤其重要的是在实现ITF欧洲轮渡服务的战略目标中码头工人和海员之间的合作。
12. 相关工会间信息的交换有需要完善，例如透过例如建立包括下列的信息之ITF数据库：
 - a. 渡轮名称；
 - b. 渡轮船旗；
 - c. 集体谈判覆盖面；
 - d. 渡轮的转移；
 - e. 船舶的类型；
 - f. 国家法例；

- g. 船东资料及任何变更；
 - h. 其他相关信息，例如关于工会和欧洲轮渡公司内部的咨询架构方面的信息；
 - i. 有船员执行码头工人工作的渡轮名称以促进ITF关于码头工作政策的执行；以及
 - j. 船员组成和国籍。
13. 为维持当前ITF内部关于欧洲轮渡服务运营讨论的态势，ETF(欧洲运输工人联盟)/ITF秘书处应该定期举办欧洲轮渡会议，所有欧洲相关的属会都可以派代表出席，与ETF MTS和ETF的码头工人部门进行紧密的合作。

² 以欧洲轮渡服务的共同政策为目的的勞資聯合委員會是一个建立在跨国轮渡公司内部、由公司承担经费、以信息交换和咨询为目的而定期会面的机构。它由工会代表和从事管理架构，即公司及其各子公司中选出的成员组成。欧洲工作理事会的建立可能是或不是依据欧盟理事会指令94/45/EC建立。

基金和审计政策

ITF于2010年8月5-12日第42次墨西哥城大会通过



引言

1. 该「基金和审计政策」修订了1993年的指导方针和建议，并载列了对ITF属会具约束力的程序，该程序涉及ITF认可的有关方便旗(FOC)船的协议的基金和审计要求，该协议已得ITF属会签订。

原则

2. 任何属会将基金项目纳入ITF认可的协议中等于承认该基金项目须遵守ITF的要求。

工资表：整体形式

3. 所有协议必须以统一的方式制定，表现出在工资表上清晰的**现金收益**和**非现金收益**的区别。
4. 为了这个目的，**工资表左边栏**只能包括在船上可以现金支付的工资部分或汇给船员的个人银行账户以及在船员提交的分付请求书上列明付予代表他/她的家人或其他人士的款项。左边栏内任何非汇入船员个人银行账户、只付给公司或第三方的任何「津贴」得由海员提出个人申请（分付请求书）并清楚陈述转账目的、金额和确认该特定付款日期。
5. 所有其他未被海员直接授权但却被列入工资等级表、以满足集体谈判协议(CBA)各方之间约定的包括培训、医疗等的其他拨款，要在**右边栏**展示。除工会会费以外(如适用)，这些要素应作为「**基金**」。

基金要求

6. 包含在ITF认可的协议的花费内的**基金的最高限额**不应该超过"整船船员薪资总额(TCC)"和国际协商论坛 (IBF) 就每一职位约定的水平, 该水平并会不时被修订。
7. 所有基金元素和相关的付款都必须在集体谈判协议的条文内清晰界定。

基金审计程序

8. 在很多情况下, ITF检查员无法有效地检查出基金的支付。
9. 在公司和工会间达成集体谈判协议时, 表示集体谈判协议双方对确保履行协议的规定有**共同责任**。因此, 在制订监督基金目的或支付该项目时, 集体谈判协议各方需相互承担责任。
10. 在公司已经申请纳入一个基金项目且令该公司随后能够持有、投资、转移、抵销或以其他方式处理这笔基金的时候, 工会必须有接收**定期报告**的权利, 以确保基金符合其支出目的以及这些拨款能够提供相关的利益。
11. 同样, 公司有权在有工会发起的基金规定下接受关于收款、积累或转汇的款项的报告。
12. 所有上文第9段和第10段涉及的报告必须**按年为单位**完成, 并且上一个日历年的报告必须在**四月底前**递交。ITF可以不时修订报告的统一格式及须提交的数据, 并有可能在必要时额外调查个别细节。未有提交或延期上交报告可被视作违约。
13. ITF以及就国际协商论坛 (IBF) 而言的联合协商集团 (JNG) 有权要求和接收**任何账目/报告的副本**, 且有权派出独立审计师查阅所有相关的文件和账目。

豁免审计程序

14. 凭借其工会成员身份或海员在签约时接受的协议要求规定，从海员那里征收的**工会会费**，可免于这些程序，不论它们是否出现在工资表或计算总薪资总额的账目中。
15. 同样，**审计程序的豁免**亦适用于任何约定的基金的扣除项，其可能是由于海员居住国的**国家行政部门**的要求或直接监管所致，且不论是从雇主身上征收还是对海员个人征税。然而这些项目豁免必须备有各自国家要求的证明文件。
16. 在**国际协商论坛 (IBF)** 的情况下，一些基金项目可能直接由ITF和联合协商集团 (JNG) 之间确认适用何种会计/审计程序。通常这些项目为一些被登记为法律实体及其产物，以及其直接与国际协商论坛议定的规则和程序。同样，这些基金的活动亦由国际协商论坛审议。这些项目的清单会被定期检讨并随附在政策文件内。

ITF内部程序

17. 在劳动力供应方属会签订包含基金项目的协议时，各自的利益船东国属会有权从签约工会处收取上一年度的基金账目，并在必要时进行调查。
18. 在利益船东国属会签订包含基金项目的协议时，各自的劳动力供应方的工会有权从签约工会那里收取上一年度的基金账目，并在必要时进行调查。
19. 签约的工会须负责监管任何签订协议中的基金目的的实践，并负责使ITF知悉任何不遵守或违背本政策的证据。正常情况下，若没有收到相关工会投诉，秘书处和FPC指导小组便会认定该政策得到全面执行，各自的基金安排符合ITF的要求。

迈阿密指引政策

关于ITF认可的方便旗邮轮集体合约之政策指引

ITF公平实践委员会通过，
布宜诺斯艾利斯，2011年6月15日



引言

1. 此「迈阿密指引政策」仅修订了1994年关于ITF认可的方便旗邮轮集体合约之指引。邮轮业已经发展出了一套与其它海上运输系统本质上截然不同的独特的操作系统。此指引反映了邮轮业的独特性质，并且为ITF同盟工会签订ITF认可的邮轮协议提供了文书依据。

谈判权和责任

2. 在邮轮为国际财团所有的情况下，主要实益所有权国家的工会应承担当“牵头”谈判人，并在合适情况下，使包括主要船员供应国工会在内的其它工会参与。
3. 在邮轮为国际财团所有的情况下，牵头谈判工会，在合适的情况下，应与主要船员供应国工会达成双边协议，以保障工会会员权利及提供工会服务。
4. 然而，为使该协议生效，可邀请船东/运营商加入这种双边协议。

就签订方便旗邮轮协议的咨询程序

5. 协议仅应与船东和运营商签订，只有在特殊情况下，且经过ITF秘书处批准后，才可以与管理者或中介公司签订。
6. 船东/运营商应尽量使用该船营运区域的劳动力。

7. 可以签订多年协议。
8. 在符合本国法例、集体协议或奖励规定下，若有较优越的工资、条件及补偿，将优先于ITF的最低标准。
9. 协议的条款应列入个人就业合同中。

不符合此指引的现行协议应被终止。此外，为使协议能阶段性地达至指引的标准，其基准可有一个逐步的调整期。

10. 所有协议都必须送达ITF秘书处以核实有否违反此指引。一旦秘书处确定了协议有任何违反指引的地方，持有该协议的工会将被知会及要求其作出解释。
11. 如果协议严重违反此指引，ITF秘书处可提供建议及送交ITF邮轮特别小组进行审视。ITF邮轮特别小组有权批准或不批准协议，并有权建议修改。
12. 持有谈判协议的工会可以将ITF邮轮特别小组的决定上诉至公平实践委员会指导小组。
13. 提交至ITF秘书处的协议，经批准及修订后，在终止日期前对所有各方、ITF、其同盟工会及受该协议保障的海员都具有约束力。
14. 若经过工会和船东/运营商同意，在协议的中期(即在生效和约止日期之间)可进行修订。协定和/或经修订的协定于签署后，在首次更新时，该协议和经修订的协议必须附于适用的ITF特别协议上。
15. 在工业行动中，ITF检查员应与该实益所有权国家的工会保持联系。在实益所有权国家没有ITF同盟工会的情况下，ITF检查员应与ITF秘书处进行协商，签订一份由其选择的ITF认可协议。在工业行动中，ITF检查员应尽可能以签署船队协议为目标。
16. ITF检查员和协调员收到来自受ITF认可协议保障的邮轮船员投诉时，应在采取任何行动之前与ITF秘书处取得联系。由于许多邮轮协议中包括非常特定的申诉和/或仲裁流程，检查员和协调员在得到ITF秘书处同意前不应联络船东/营运商。当ITF秘书处将问题转交涉事工会处理后，他们应将处理结果通知检查员和协调员。

培训和教育

17. 有会员在邮轮上的工会应当促成其会员参加工会研讨会（如：ITF/NSU研讨会）。

总则

海员

18. 为使迈阿密指引与《2006年海事劳工公约》(MLC2006)保持一致，并为「海员」作出明确定义，本指引将采纳MLC2006第二条f款中的定义：

“‘海员’一词系指在本公约所适用的船舶上以任何职务受雇或从业或工作的任何人员。”

协议分发

19. 协议和协议的副本应被放置在船上，并且转发至ITF秘书处。协议的副本应交予所有受其保障的海员，而船员在签署雇佣合同前应有机会就包括该协议在内的条款及细则作出检视及寻求意见。

歧视

20. 协议应当满足国际劳工组织《消除就业和职业歧视公约》和《2006年海事劳工公约》第三条的规定：

第三条 - 《2006年海事劳工公约》

“就本公约所涉事项，各成员国应自行确认其法律和条例尊重以下基本权利：

结社自由和有效承认集体谈判权利；

消除所有形式的强迫和强制劳动；

有效废除童工劳动；以及
消除就业和职业方面的歧视。

劳务中介和雇佣伙伴

21. 海员不应支付任何申请费、劳务中介费或类似费用。任何此类费用应由船东/运营商支付。
22. 劳务中介不得从签发体检证书的医疗机构谋取或收受任何介绍费或类似费用，如果存在此种安排，禁止向海员收费。

雇佣和遣返

23. 船东/营运商应支付与前往船只、遣返及取得签证相关的费用。

体检证书

24. 如果体检证书的部分或全部费用是由海员支付的，则其中不应包括该海员居住国法律中未要求、船旗国也未要求的检查项目。在需要额外检查的情况下，船东/运营商应全额承担费用。
25. 任何情况下都不得要求进行妊娠检查。
26. 不得强制进行艾滋病病毒（HIV）检查。即使按照本国法例在入境或医疗评估方面有此要求，在任何情况下，此检查都不能在雇佣当中构成歧视。ITF不接受基于HIV的雇佣选择。不得籍真实的或主观认识上的HIV状况歧视海员。

服务期限

27. 雇佣期的绝对上限为10个月，并以下列目标将上限逐步缩减：
到2014年，9个月
到2018年，8个月；且
到2022年，不超过7个月

试用期

28. 对于首次受雇的海员，他与船东/营运商的首90天可被指定为试用期，在此期间，海员和船东/运营商都有权在没有事先通知的情况下终止雇佣关系。但是，若船东/运营商选择终止雇佣该海员，则必须承担该海员的遣返费用。
29. 对于得到晋升的海员，最初的90天可以被指定为试用期。在晋升未获确认的情况下，应向该海员提供选择回复其原有职位的机会。但是，若双方都同意终止雇佣关系，则船东/运营商必须承担遣返费用。

终止

30. 海员有权提前一个月以书面通知终止受雇，若该船被认定为不适航，则他有权提出实时终止受雇。在试用期外，若雇主在协议的雇佣期限到期之前终止雇佣，则该海员应有权得到最少两个月的基本工资。

工作时间

31. 集体谈判协议应具有一种或两种系统，即：

完全合并工资，即：除受「休息时间」条款限制外，没有限定工作时间。

部分合并工资，即：基本工资所涵盖的每周最高正常工时应为周一至周五40小时，及每月合并超时工作最高为130小时，每月工时共303小时，额外加班时间另行结算。

休息时间

32. 每个船员在每个24小时时段内应至少有10个小时休息时间，并且每7天内应有77小时。休息时间最多可分为两段，其中一个时段由至少6个小时连续的休息时间组成。相连的两段休息时间的间隔不得超过14小时。。不超过30分钟的短暂休息不会被算作一个休息时段。该二十四（24）小时时段应从海员至少连续休息六小时后，再开始工作时起

计算。集合，消防和救生演习以及国家法规以及国际指引所规定的演习，应以对休息时段造成最小影响及不会引发疲劳的方式进行。船东/营运商必须在船上显眼位置张贴一份表格，以船上使用的语言和英文详列出在海上和港内的服务时间及每个职位的最短休息时间。须保存船员日常的休息时间记录，以供检查是否遵守这项规定。

工资

33. 协议应当按照ILO《平等报酬公约》1951年（第100号）的要求，确保海员在不受歧视的基础上，依照ILO《2006年海事劳工公约》得到工资。

加班时间

34. 集体谈判协议若涵盖部分合并工资的职位，应当包括加班记录条款。协议内的加班时间应当获得不少于25%的奖金，额外加班时间应当获得不少于50%的奖金，奖金基于基本工资计算。

人寿保险

35. 死亡补偿金不得少于：

75,000美金，每个年龄低于21岁的受供养子女另加15,000美金；

到2014年，增加到90,000美金，每个年龄低于21岁的受供养子女另加20,000美金；

到2018年进一步增加到100,000美金，每个年龄低于21岁的受供养子女另加22,000美金；并且

到2022年增加到120,000美金，每个年龄低于21岁的受供养子女另加25,000美金；

36. 如果海员在受公司雇佣期间因任何原因死亡，包括前往和离开船只时由自然原因导致的死亡，或由海上危险或类似危险导致的死亡，应使用国际海事组织/国际劳工组织的合同索赔表格支付赔偿金。

37. 为了便于为因事故死亡的海员的受益人快速解决问题，在所有各方同意不要求额外索赔的情况下，赔偿金应加倍。但是，如果受益人希望进行索赔而不按照协议文本下的合同权利解决，则必须告知他们在监管该协议的的法规下确立的其它处理方法。

伤残保险

38. 伤残保险赔偿金应不低于：

80,000美金；

到2014年增加到普通海员100,000美金，资深普通海员120,000美金，高级船员140,000美金；

到2018年进一步增加到普通海员120,000美金，资深普通海员140,000美金，高级船员160,000美金；并且

到2022年增加到普通海员150,000美金，资深普通海员200,000美金，高级船员250,000美金；

39. 海员在受雇于公司期间因为意外而导致永久伤残，不论过失，包括在前往或离开船只时发生的事故，应使用国际海事组织/国际劳工组织的合同索赔表格支付赔偿金。
40. 为了便于为因事故致残的海员的受益人快速解决问题，在所有各方同意不要求额外索赔的情况下，赔偿金应加倍。但是，如果受益人希望进行索赔而不按照协议文本下的合同权利解决，则必须告知他们在监管该协议的的法规下确立的其它处理方法。

个人财物损失

41. 海员就个人财物损失应得的最低补偿如下：

3,000美金；

到2014年增加至4,000美金；

到2018年增加至5,000美金；并且

到2022年增加至6,000美金。

医疗和生活费

42. 海员应得到免费的医疗，费用由船东/营运商承担。除非食宿费用是由船东/运营商支付，否则应向海员支付至少12美金/每天的生活费，直到达到医疗上可复原的极限（MMI）为止。

病假工资

43. 当海员因患病或受伤在任何港口登陆，公司应按比例继续向其支付保证的工资，直至公司出资将其遣返。
44. 其后，若该海员在遣返后最长130天内仍在生病，有权按照基本工资同等比例获得病假工资。
45. 但是，如果因为事故导致该船员不能胜任工作，应向该船员支付基本工资直至其康复或者直至根据有关终身残疾的条款得出医疗判定。

养老金和公积金

46. 海员在不晚于62岁退休时，应获得一笔退休金和/或公积金。或者，如海员提出要求，可在其服务年资和年龄结合等于退休年龄（即62岁或低于62岁）时获得这笔退休金和/或公积金。

公众假期

47. 在海上或进港时，这几天应被视为公众假期：圣诞日，节礼日，元旦，耶稣受难日，复活节星期一，国际劳动节（五月一日），春季银行假日和夏季银行假日，或按照大多数船员国籍而协议并在集体协议中详列的公众假期。公众假期的工资可以每月定额包括在工资表中，或以超时加班方式支付。如果公众假期恰逢周六或周日，其下一个工作日应被视为公众假期。

48. 除了加班费，公众假期还可以以每个月额外补假一天的方式补偿。

生育

49. 协议应包含产假条款，该条款应符合国际劳工组织《2000年保护生育公约》（第183号）的标准，包含下列最低条款：

在孕妇怀孕第26周之前，应由船东或运营商应出资将其遣返；若该船舶营运动向可能产生危险的情况下，须在首个一停靠港口作此安排。

两个月基本工资，到2014年增加到10周，2018年增加到12周，并且到2022年增加到14周。

在生下孩子后一年内，如果有可用的空缺，在相同或同等职位上填补合适的空缺的优先权。

住宿

50. 这项应符合船舶建成时已经实施的国际劳工组织的公约和建议规范，对于《2006年海事劳工公约》生效后订购的或大幅改动的船舶，这项应符合《2006年海事劳工公约》的规定。

伙食

51. 这项应符合国际劳工组织《2006年海事劳工公约》的规定。

战区或高风险地区

52. 海员有权不进入战区或高风险区域，及由船东/运营商应出资将其遣返。如果该海员进入了战区或高风险地区，除合同工资外，他/她有权为该船停留在该地区的时间，获得最少5天的100%基本工资，且伤残/死亡赔偿金应当加倍。

健康和安

53. 协议应当包括安全条款，为所有船员提供必要的个人防护设备和基本的安全培训，并对潜在的危害或带有危险性的工作提出建议，包括事故预防措施
54. 协议应根据国际劳工组织《船上事故预防实施规则》和国际安全管理规则 (ISM Code) 的规定，协助在船上建立一个安全和健康委员会。该协议应当规定一个选举出的船员安全代表，作为该安全和健康委员会的成员。
55. 协议应当遵循《1978年海员培训、发证和值班标准国际公约》(STCW) 的要求，该公约经修订为旨在鼓励所有海员按照第VI/1条规章的规定完成基本安全培训课程。邮轮协议可以包括一条允许为此类培训课程提供资金的条款。
56. 海员有权在健康的环境下工作：公司应提供没有吸烟危害的工作环境。
57. 海上医疗健康评估的目的在于保证任何医疗状况不会把其它人至于风险之下，且每个人在海上工作时不会由于这医疗些状况而处于过高的个人风险中。

码头工人条款

58. 船上的海员和船上的任何其它人，不管是被船东/运营商固定雇佣的还是临时雇佣，在没有和ITF码头工人工会或相关工会提前协议的情况下，都不应进行货物装卸和其它传统上和历史上由码头工人完成的工作。如果海员个人自愿执行此职责，他们应当得到充分的补偿。
59. 出于此条款的目的，“货物装卸”可以包括但不限于：

装卸乘客的行李，但这不包括在船上分配和收集乘客的行李，这些工作被视为属于海员的。

装载船只备件和补给品，但这可以不包括船上运输和不包括船上堆装货物，这些工作被视为属于海员的。

60. 在船舶停靠港口发生了涉及ITF码头工人工会的正式工业纠纷的情况下，船上的海员和船上其它任何人，不管是被船东/运营商固定雇佣的还是临时雇佣，都不应被命令或被诱导进行货物装卸及其它在传统上和历史上由涉及该工业纠纷的工会会员执行的工作。
61. 当一个港口的ITF码头工人工会允许海员进行传统上或历史上本应由码头工人完成的工作时，除正常工资外，应按照...[因应各协议的格式不同，参照的条款必须包括在每一份协议中]规定的额外加班工资率，为海员在其正常40小时工作周内的每个小时或不足一小时的工作，向海员支付工资。除正常工资外，任何在该正常40小时工作周之外进行的此类工作应当按照双倍额外加班工资率补偿每个小时或不足一小时的工作。
62. 如果一个海员正常情况下得到的是完全合并工资，那么该额外加班工资率应按以下方法计算：当计算该工资时，额外加班工资率等于该员合并总工资除以303再乘以1.5。

纠纷解决和仲裁

63. 协议应当包括一个符合国际劳工组织《2006年海事劳工公约》规定的船上纠纷解决程序。如果由船东/运营商承担仲裁费用，及如果在该海员没有私人律师代表时，其法律代表费用将会由船东/运营商或工会承担，在此条件下，协议可以加入仲裁条款。

弃权

64. 公司承诺不命令或要求任何海员同意签署另一份协议，籍此表示放弃、转让或同意更改经工会商订的协议条款。

沿海航行权

65. 当一艘邮轮在贸易中与ITF“雅典政策”和其它任何适用的ITF政策所涵盖的船舶进行直接竞争时，应符合该ITF“雅典政策”和任何其它适用的ITF政策和/或谅解备忘录包含的标准。

访问船舶

66. 协议应当包括一个条款，让ITF检查员和船上有效协议的签约工会代表访问该船舶及其海员。此项可以通过船东/运营商和工会之间达成的协议来管理，如果该协议预先得到了ITF秘书处的批准并且满足ITF政策的要求。

甲板和轮机

工资

67. 所有甲板部和轮机部的高级船员及普通海员应受到ITF标准集体协议或ITF批准的总船员成本（TCC）协议或国家协议或以上协议在无歧视基础上的组合所保障。

年假

68. 应不少于每个月8.5天，每天的工资为基本工资的1/30。

餐饮（食物，饮料和酒店服务）

工资

69. 就ITF基准而言，系数1.000的岗位的基本工资率不应少于现行国际劳工组织一级水手（AB）的最低建议标准，而系数较低岗位（受训人员、学徒及类似岗位除外）的则不应低于其60%。

年假

70. 应不少于

每个月4.5天，每天的工资为基本工资的1/30。

到2014年增加至5天，基于1/30公式计算；

到2018年增加至6天，基于1/30公式计算；和

到2022年增加至8.5天，基于1/30公式计算。

特许人员（娱乐，赌场，商店和温泉疗养等）

71. 针对特许人员的条款和条件不得低于提供给餐饮服务人员的条款和条件，并且其40小时工作周的基本工资不应低于国际劳工组织建议给一级水手（AB）的最低薪资。船东/运营商应负责对在其船舶上提供服务的特许人员执行这些最低条款。

ITF特别协议

16点邮轮调查问卷：

72. 如果协议是与船舶经理人或劳务中介或者类似机构签订的，调查问卷应被送至ITF秘书处。

海员保护和福利基金：

73. 标准ITF福利金供款的10%，每年最低为6,000美金，到2014年增加至标准ITF福利金供款的12.5%，每年最低为7,500美金，到2018年增加至标准ITF福利金供款的15%，每年最低为9,000美金，并且到2022年增加至标准ITF福利金供款的20%，每年最低为12,000美金。除非经过ITF秘书处批准且事先向邮轮特别小组主席和副主席咨询过，否则不允许额外扣减。

ITF特别协议：

74. 协议期两年并可接受年度延期。

附件

收据模板和免除表
合同内索赔

船只：

事件：

海员/法定继承人和/或受赡养人：

船东：

我，[海员][海员的法定继承人和/或受赡养人]*兹确认收到总额为[货币和数额]的赔偿金作为该船东根据我/该海员的就业条款和条件为¹人身伤害和/或死亡支付的合同内补偿，并且我在此免除所述条款和条件规定的该船东的义务。

此支付没有承认对任何索赔负有责任，并且不影响我的/该海员的法定继承人和/或受赡养人就过失、侵权寻求任何索赔或其他由上述事件引发的有效的法律赔偿的权利。

在此进行的任何支付应计入任何额外的补偿。

时间：地点：

海员，法定继承人和/或受赡养人：

签字：

确认：

船东/船东代表：

签字：

保险公司/保险公司代表：

签字：

* 删去不适用者

国家沿海航行权政策

ITF2008年6月19日斯德哥尔摩公平委员会会议通过



主要方面

1. 沿海航行权是指将国内海上贸易保留给其本国公民的原则。通常，沿海航行权适用于货物和乘客运输，但也常适用于如：近海钻探、海底矿产资源开采、挖泥、捕鱼和一国水域范围内的海上工程建设等的海上工业应用。它还包括与班轮运输连接的支路接驳运输。
2. 沿海航行权的构成一般包括要求悬挂国家旗帜，船舶所有权限于由本国公民拥有多数控制权的船只，船员限于本国公民，并且在可能的情况下船只在国内建设。这些元素不止为国家经济、国家安全和环境政策提供了坚实的基础，还补充了一个国家在国际贸易中保持一席之地的意愿。
3. 沿海航行权不止是一项有着悠久传统的政策，还被国际社会广泛接受。最近一个政府的调查显示，有47个国家限制外国在其预期的国内贸易中的活动。尽管一些人可能认为，海洋沿海航行权仅适用于吃水深的远洋船只，但它可以并且应该适用于在国内水域航行的吃水浅船只，并且包括提供港口服务，如拖曳，船只靠泊，燃料补给和船舶用品供应等。另一好处在于对海事技术培训设施的支持，不管是公共的还是私人的设施，这是沿海贸易对合格人才需求中固有的。沿海航行权政策不仅是一个国家保有海事技术基础的基本原则，更是对保有海事技术基础意愿和重要性的一项政治宣言。
4. 这些原则的应用提供了工作机会，将收入保留在一国经济中，而不是将如此重要的海事服务出口他国，并且更好地使一个国家具备提供安全保障并应对自然或人为灾害的能力。在全球的合理安全关注下一个国家必须控制在其边界内进出及工作的人，沿海航行权的作用就在于提升那些至关重要的标准。

5. 美国是其中一个从沿海航行权得到好处的极佳例子。沿海航行权在美国国内贸易和海事活动方面的应用几乎和这个国家的历史一样长，第一条与此相关的法律在1789年颁布。其他沿海航行权法规制定在此后陆续颁布，直到二十世纪初颁布的一个全面的法律，通常称为《琼斯法案》这个具有管理国内海事功能的法案为止。
6. 尽管该法规受到一些方便旗支持者和航运公司利益集团的反对，它为美国提供了巨大的、有案可稽的利益。自它颁布以来，历届美国总统在表达支持美国商船队时都特别强调《琼斯法案》，而军方领袖对这些观点亦有共鸣。
7. 总而言之，沿海航行权是一个国家的交通运输、环境、经济、国家安全和就业实践的合理扩展。为没有或沿海航行权政策有限的国家实现这些益处的潜力是巨大的，并且应当致力追求。它是一个整合的交通运输政策和包容海事成分并使之具有可持续性的先决条件。

豁免

8. 豁免或部份废除的使用应仅限于能够被客观证明属真正的例外，具有其特殊性、并只限非常短暂和有限的时间内。单程航行许可等方案的应用应符合这些标准，并且只能在进行三方社会对话之后才能签发。此外，当出现接近一些特殊情况时，应当考虑其他诸如光船租赁或当可选择租购合适的船舶时，应进一步探究在这种情况下实施沿海航行权政策。

国籍旗船政策

ITF2010年8月5-12日第42次墨西哥城大会通过



1. ITF政策规定悬挂国籍旗帜的船只(即未被ITF宣布为方便旗的船只)必须雇用已涵盖在ITF属会协商签订的国家集体谈判协议内的海员。

本地海员

2. 在挂国家旗帜的船舶上工作的本地海员的工资和条件属于ITF属会工会进行协商的事项,采用符合ITF释义的国际劳工组织(ILO)设定的最低国际标准。

外地海员

3. 在有外地船员受雇于挂国家旗帜船舶的情况下,整船船员薪资总额(TCC)应当至少满足ITF海运部不时修订的最低标准。
4. 外地船员的工资应按照海运部同意的标准进行计算。

货物装卸条款

5. 如ITF政策规定,在海员和码头工人相互团结的原则下,货物装卸条款应包含在所有国家协议中。

豁免情况

6. 在其他ITF政策适用或存在更高标准的情况下,以及国家沿海航行权、区域标准、离岸、大陆架、轮渡服务、共同体内贸易和邮轮排除在此政策之外。

双边关系

7. 劳动力供给工会在支持优质国家航运中扮演着重要角色，尤其是其提供予悬挂国籍旗帜的船舶上工作的国民的服务。
8. 在可能的情况下，应致力发展国籍旗船工会和劳动力供给工会之间的双边关系。

离岸作业政策



ITF离岸大陆架/船旗国家司法管辖政策

1. 当「海上移动式离岸设施」在一个外国大陆架国家范围内操作的时候，应当被船旗国的法规、规章和集体谈判协议所涵盖。
2. 船旗国的集体谈判条件应至少大体上与该大陆架国家现有的条件相等。而ITF政策乃适用于方便旗「离岸设施」。所有「设施」还应遵守适用于海员和船只的国际劳工组织的公约和建议，并且遵守所有适用的国际海事组织的公约、守则和决议。
3. 如果该大陆架国家颁布了有关就业和社会经济状况的规则和法规，或者存在要求使用本地劳动力的工会政策，在国旗国家的ITF属会在与该大陆架国家进行协商之前，ITF属会不得向该「离岸设施」配备人员。
4. 在上述协商期间，需要遵守的一般规定是应该要求「海事人员」是该船旗国家或该大陆架国家的国民或居民并且是ITF海员工会属会的成员。如该「设施」是以方便旗运行的情况下，谈判的权利归利益船东所在地的工会。
5. 船旗国家工会和利益船东所在的工会应各自拥有出席所有该大陆架国家属会和船东/运营商/「设施」租用者之间就为该「设施」配备人员进行的协商的权利。
6. 相关属会就任何协商的各个事项及谈判阶段知会其他属会及ITF尤其重要。船旗国家/大陆架国家属会应向ITF提供所有相关立法、法规和政策文件数据。
7. 在工会间协商的任何阶段，ITF属会可以依照ITF章程的规定，要求ITF作为初步调解人和作为最终的仲裁人。
8. 船旗国家/大陆架国家属会应尽一切努力确保与船东、运营商和承租人签订协议，以按照ITF可接受的协议的规定将该「离岸设施」复归至船旗国工会。

随船作业队伍政策

ITF有关在国际船舶上的随船作业人员政策

2005年4月里约热内卢海员部门会议通过



引言

1. 「随船作业队伍」成为航运业合法组成部分已经有超过50年的历史，最初是当船上无法得到专业技能以及超出正常运作要求时提供这些技能和行业知识。随着船员人数的减少、船舶更趋大型并且停泊时间压缩至更短，随船作业队伍已经发展成为工作高峰时提供的额外劳动力，并在时间允许的情况下进行一些修理工作。这些修理工作现在也越来越多在港口进行，代替了一般的船坞内维修。随船作业队伍与传统一直以来海员的角色和职责界线已经变得越来越模糊，并且当船旗国订定最少船舶人员配备时，使用随船队伍作业成为了重要的考虑。由于这些人员的工资率还没有被纳入传统海员集体协议的范围或者未被国际劳工组织（ILO）海员公约明确地涵盖，船东会利用他们以削弱海员就业条件。
2. ITF认识到在特定时间内需要这些有专业技能的船员配备，也必须了解到现代船舶不再长时间停留在港口的情况而有必要修正应对方法，同时也注意到一些随船作业队伍经常成了固定编制的船舶人员，并配以海员的身份文件工作并执行着基本海员职能这一事实。

随船作业队伍负责的工作范畴

3. 现时随船作业队伍涉及的工作，不论合法与否的有：
 - a. 本应由制造商派员进行的机械和电子设备的保养和维修；
 - b. 导航和无线电设备的设置和维修；
 - c. 船舱清洁和保养

- d. 上油漆和常规的甲板保养；
- e. 轮机和电气维修和常规的保养；
- f. 各项大小的持续性测量工作；
- g. 货物装卸和捆扎；
- h. 港内和危险区域的安保职责；
- i. 船只钢材的焊接修理，以及
- j. 船舶系泊。

随船工作队伍问题的严重程度

- 4. 所有海员必须经过严格的医疗和基本培训以确保他们在紧急时刻充当消防和船舶救生和协助安全疏散和在海上的队伍。随船工作队伍并不需要符合这些法律要求，并且被划分为编制外人员，无须符合船员的最低要求，因此在紧急时间可能成为对船上船员的负担。另一方面，在国际海事组织(IMO)大会决议第955 (23) 号所示，即容许在常规性起用随船工作队伍的情况下，可大幅度减少配置海员的人数，使得船旗国决定最低安全人员配置时，多会考虑使用随船作业队伍。
- 5. 在《国际船舶和港口设施保安规则》(ISPS) 中有关海上安全措施的规定下，船舶必须有一个安全应变计划，并且该船的安全人员必须确保船上所有工作人员在船上及其进入的港口都没有风险，并且在任何时间为船上访客提供指导。非经该船上经理直接聘用的或与其相关的临时工可能会给船舶带来重大安全风险，影响每个港口对其作出的安全评估，甚至会使船员上岸休息被禁止。
- 6. 船级社已经表达了对这些随船作业队伍经常在海面上负责主要船体维修的忧虑，其修理质量普遍欠佳，没有妥善的监督，也没有就维修知会船级社。这些非法修理有可能是导致最近数起船只失事事件的成因，国际船级社协会 (IACS) 亦已经对此做法表达了关注，并建议所有船只运营商和船长须遵守IACS UR Z13中航次维修和保养的要求。

7. 国际劳工组织目前对海员的定义包括所有在船舶上工作的人，但国际海事组织/《海上人命安全公约》的定义则并非如此。因此出现了一反常现象：即国际海事组织的培训、责任和最低要求，特别是医疗、安全培训等不适用于所有船上工作的人，但是国际劳工组织公约规定的权利、保护和最低标准，特别在最低工资和遣返标准等却适用。这个漏洞导致了不断增加聘用随船作业人员，却不用为这些作业人员提供船员或那些在岸上海运业人员所享有的保障。
8. 尽管国际海事组织不承认这些随船作业人员是海员，但经常聘用这些随船作业队伍仍被视为将最低安全人员配备证书要求的人员数目削减至仅符合最基本要求的合理化理由，并且剥夺了航运业实习生的工作岗位和专业技能人员的海上就业前景。
9. 随船工作队伍越来越多地被用以绕过由ITF或海员属会协商制定的船员协议，尽管协议中包含着相若的职位和职称。在一些情况下，同一艘船舶上的船员被直接转作「随船工作队伍」的状态并使其在整个船员协议期内留在船上工作。这一做法实际上是将非值班船员零散化。
10. 在人员配备少的船舶上，提供沿岸系泊队伍的做法已经有一段时间。部分港口区域的宽松管制使得利用这些随船作业人员进行货柜捆扎和装卸职责的威胁增加。ITF正开展针对任何船舶上的船员进行此类工作的运动，并得到了海员和港口工人工会属会的全力支持。
11. ITF主张海员乃属平民，当有权在安全、体面的工作环境下工作，并在航运公司和政府的保护下免受海盗和恐怖行动的危害。ITF支持在海员安全受到威胁的情况下使用随船安保人员。然而，船上仍当恒常地配有足够的船员以符合《国际船舶和港口设施安全章程》(ISPS)规定的一般安全要求。

定义和要求

12. 国际劳工组织公约和建议中对海员的定义略有差别，但是大致上体现在国际劳工组织第185号公约有关海员身份文件的定义中，「『海员』是指任何参与或工作于除战争船只以外的，不论大小船舶上从事海上航行的人员」。
13. 国际海事组织 (IMO) 在《国际海上人命安全公约》(SOLAS

Convention)中由乘客引申的海员定义的范围更广，乘客系指除下列人员外的所有人员：「船长和船员，或其他在船上以任何职位从事或参加该船业务的人员。」

14. 《海上人命安全公约》的定义明显提供了更大的机会认可那些既非乘客亦非船员的合约工、临时工以及随船作业人员为海员。
15. 在船级社《航次修理和维护》IACS UR Z13的要求中规定：「任何由随船作业人员执行的船体维修都不能被接受,除非：
 - a. 此前已进行过初步面检(和测量师一同进行的),且船体状况令人满意。
 - b. 完成后替船只进行最终的合格测试」
16. 国际海事组织(IMO)的大会决议第955 (23) 号中，经修订的安全人员配置原则决议规定：在决定最低安全人员配置时，应当考虑人手配置要求和安全措施所需的工作量。

ITF关于使用随船作业人员的立场

17. ITF认识到使用随船作业队伍对海员就业的威胁，并且：
 - a. 谴责通过增加使用便捷小队以减少船舶上固定船员的做法；
 - b. 支持修订国际劳工组织和国际海事组织的公约，以清楚地将海员定义为任何受雇于或从事船上任何职位的人；
 - c. 积极反对使用海员进行货物装卸这种传统上一直以来都由码头工人执行的工作；
 - d. 将和船级社以及其他各方一起根除非法维修的做法，特别当这些非法维修将危及环境和船上船员生命。
 - e. 承认业界需要更多在海上培训的机会，将寻求为固定船员建立培训泊位，用以提供更多额外工人应对工作负荷高峰的情况；

- f. 将积极游说国际海事组织进行一次全面的最低人员配置认证并且曝光签发不安全最低标准的船旗国；
- g. 保证船上所有工人都有了一份符合国际劳工组织最低工资标准的协议，并且不破坏船舶船员的协议；
- h. 监督有随船作业队伍参与的安全工作量，确定他们如何影响港内海员的工作量和权益，以及船舶在海上的安全；并且
- i. 随船作业人员的条件不应与国际劳工组织有关“对可接受的工作环境和安全体面的工作条件的需求”的政策相悖。

ITF关于随船作业队伍的指引

- 18. 在经过咨询相关海员工会，以及具合法身份在船舶上工作的随船作业队伍，应实施下列各项：
 - a. 随船作业队伍在一艘船舶上工作的最长期限应为任何12个月中的1个月内；
 - b. 从事安全项目的人员不得承担其他海员的职责；
 - c. 应通知船级社任何根据IACS UR Z13的规定进行的测量和结构工作；
 - d. 所有随船作业队伍都必须被涵盖在国际劳工组织相关公约和建议要求的协议之内，为其提供至少可与船员相比的工资率以及最低限度条件和保护；并且
 - e. 不得以引进随船作业队伍来代替现有船员或作为常设配置破坏ITF协议。

海员约章政策

关于工会会员制度和对方便旗船上工作海员的义务

ITF2010年8月5-12日第42次墨西哥城大会通过



引言

1. 根据ITF章程规定，ITF属会为自主的工会，承认及采用ITF各项政策，包括ITF抗衡方便旗（FOC）运动政策。
2. ITF认可那些符合公平委员会（FPC）通过并列明在墨西哥政策的标准和程序而订定的集体谈判协议。
3. 此「海员约章」政策载列了各项经ITF属会签署的协议下，ITF属会对在方便旗（FOC）船上工作海员的义务和有关会员权利的实施标准。

会费和工会义务

4. ITF属会向受雇于已签订ITF核准协议的船舶上工作的海员所征收的会费水平和征收项目应与该属会提供给其他船员公平一致。
5. 公平委员会（FPC）规定，属会必须对ITF核准的协议涵盖的、包括受雇于方便旗船上海员履行的基本核心义务如下：
 - a. 提供适当形式的会员证；
 - b. 工会简讯、期刊或杂志；
 - c. 一份包括工会职员姓名和电话号码的通讯录；

- d. 协助船员就集体协议进行任何有效索赔；
- e. 组织事务的参与权（以可反映出会员特殊性质的形式）；
- f. 在情况许可下，派工会代表到船舶上探访；及
- g. 在有订立双边协议的地区，详细界定各属会的主要职责。

职责

- 6. 任何海员或海员代表就ITF协议范围提出的索赔(不论是拖欠工资、受伤或死亡)，当首先由签署协议的工会负责处理该索赔。该工会将根据核准的或已认可的集体协议确认派出负责人员以协助其会员进行索赔，并将指派人员的决定知会ITF秘书处。
- 7. 如遇会员会费分摊予一个以上属会者，相关属会须协议由哪一家工会负责协助该受雇于已签署协议船舶的海员，协议须兼顾到在任何情况下能对所有这些海员，不论其国籍和居住地，履行所有工会的义务。一旦商定其责任分工，相关工会将随之知会ITF秘书处。
- 8. 工会将向ITF通报这些ITF核准协议范围内提出的索赔个案(包括拖欠工资、受伤或死亡索偿)，其个案细节及理赔条款。

全体船员薪资总额 (TCC)及/ 或国际协商论坛 (IBF) 基金元素

- 9. 任何纳入到ITF核准协议中的基金项目必须符合ITF基金和审计政策列明的要求。

ITF秘书处和工会

- 10. 若海员的索赔案件在停靠港口处理，签订协议的工会只能提供有限的协助予海外会员。在此情况下ITF秘书处将在过程中继续协助海员。案件若涉及属会会员，ITF以及属会合作以提供一切适切的援助。



国际运输工人联盟

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

Tel: +44 (0)20 7403 2733

Fax: +44 (0)20 7357 7871

www.itfglobal.org