

Policy – Miami-riktlinjerna

Policyriktlinjer som styr godkännandet av ITF-acceptabla kollektivavtal för kryssningsfartyg 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 tillhandahåller 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 interimperioden, d.v.s. mellan datum för ikraftträdande och förfalldatum, om detta överenskommit 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. Sjömännen 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 sjömännen.

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 arbets-schemat 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 dubblas 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 arbetsförmåga 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 dubblas 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 iaktas 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 fullt 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 samförståndsprogram 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 förbundet 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 maskinmanskaper 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