

Seeleute-Bulletin

German | Nr. 35/2021

Internationale Transportarbeiter-Föderation



In dieser Ausgabe:

Auswirkungen des Coronavirus und Crewwechsel-Krise Betrüger nutzen soziale Medien Leitfaden mit Hilfsangeboten zum Heraustrennen



Inhalt

4
Billigflaggenkampagne

5-12 Crewwechsel-Krise

13-14 Leben auf See 15-16
Gewerkschaften
in Aktion

MLC
Regelungen zu
Arbeits- und
Ruhezeiten

18 Im Profil: David Heindel, SIU (USA)

Herausnehmbarer Leitfaden

> Acht Seiten Kontaktdaten und Ratschläge

19-21 Zurücklassung

22-25 Im Profil: Inspektorat der ITF 26-28
Betrugsmaschen

29-30 Gesundheit und Wohlbefinden

31 Hafenbeschäftigte 32-33 Fischereibeschäftigte 34-35
ITFWohltätigkeitsstiftung für
Seeleute

Bei der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) handelt es sich um einen internationalen Gewerkschaftsdachverband von Verkehrsgewerkschaften, der um die 18,5 Millionen Beschäftigte in der Verkehrswirtschaft in fast 670 Gewerkschaften in 150 Staaten vertritt, darunter mehr als 910.000 Seeleute. Sie gliedert sich in acht Fachsektionen auf: Seeleute, Fischereiwirtschaft, Binnenschifffahrt, Häfen, Eisenbahn, Straßentransport, Zivilluftfahrt und Fremdenverkehrsdienste. Die ITF vertritt Arbeitnehmer*innen im Verkehrssektor auf weltweiter Ebene und fördert ihre Interessen durch globale Kampagnen und Solidarität. Weltweit arbeiten in den Häfen 132 Inspektor*innen und Kontaktpersonen für die ITF.

ITF-SEELEUTE-BULLETIN Nr. 35/2021

Von der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF), 49-60 Borough Road, London SE1 1DR, Großbritannien, im Jahr 2021 veröffentlicht. Weitere Exemplare des Seeleute-Bulletins (in englischer, arabischer, burmesischer, chinesischer, deutscher, indonesischer, japanischer, russischer, spanischer und türkischer Sprache) sind bei der ITF unter obiger Adresse erhältlich. Darüber hinaus können hier PDFs heruntergeladen werden.

Web: www.itfseafarers.org | E-Mail: seafsupport@itf.org.uk | Tel.: (+4420) 7403 2733 | Fax: (+4420) 7357 7871

Titelbild: Ama Namin

Willkommen



Zunächst möchte ich im Namen der ITF allen Seeleuten und jeder einzelnen unserer maritimen Mitgliedsorganisationen ein riesiges Dankeschön für eure

Professionalität und Gewissenhaftigkeit bei der Ausführung eurer Aufgaben trotz der durch die Covid-19-Pandemie erzeugten Furcht und Unsicherheit aussprechen.

Rund um die Welt widmeten sich weiterhin Millionen von Seeleuten dem Transport von Gütern, die unsere Familien ernährt und eine angemessene Gesundheitsversorgung sichergestellt haben.

Ohne eure Opfer – und die eurer Familien – wäre der Welthandel zum Erliegen gekommen, mit weit schwerwiegenderen Folgen.

Trotz aller Schwierigkeiten stellten sich die uns angeschlossenen Gewerkschaften der Herausforderung und boten ihren Mitgliedern auch weiterhin die dringend benötigte Unterstützung.

Bei der ITF hat die Pandemie im Jahr 2020 unsere Arbeit dominiert; wir kämpften mehr denn je um die Rechte der Seeleute und trieben nicht bezahlte Heuern in Millionenhöhe ein.

Auf globaler Ebene hat sich die ITF mit einem breiten Spektrum von Partnern unermüdlich für ein stärkeres Bewusstsein für die Krise beim Crewwechsel eingesetzt. Diese Krise führte dazu, dass viele von euch – zu Spitzenzeiten 400.000 – monatelang nicht nach Hause zurückkehren oder auch nur euer Schiff verlassen konntet, oft ohne Zugang zu medizinischer Versorgung oder Landgang.

Unser strategisches Engagement mit Sozialpartnern und der Seeschifffahrtsindustrie, insbesondere mit der Internationalen Schifffahrtskammer (ICS) sowie dem Internationalen Arbeitgeberverband in der Seeschifffahrt (IMEC), hat rund um die Welt Unterstützung zur Beendigung des Zustands mobilisiert, der vom Generalsekretär der Vereinten Nationen, António Guterres, als 'humanitäre Krise' erkannt wurde. Mit Unterstützung der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) und der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) kämpften wir dafür, dass Ihr von den einzelnen Staaten zu systemrelevanten Arbeitskräften und der Austausch von Besatzungen zur dringlichen Angelegenheit erklärt wurden. Wir suchen weiterhin nach Lösungen um sicherzustellen, dass eure Rechte in diesem Prozess geschützt werden.

In dieser Ausgabe des Seeleute-Bulletins berichten wir über diese nationalen und globalen Bestrebungen der ITF mit ihrer Gewerkschaftsfamilie und beleuchten die Auswirkungen des Virus auf die weltweite Seeschifffahrt.

Mit immer deutlicheren Anzeichen für den hohen Tribut, den die Pandemie bei Gesundheit und Wohlergehen der Seeleute gefordert hat, beleuchtet diese Ausgabe die von der ITF weiterhin angebotene Unterstützung. Auch berichten wir darüber, wie der Covid-19-Notfallfonds der ITF-Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute (ITF Seafarers' Trust) vielen Seeleuten und ihren Angehörigen geholfen hat

Bei stetigem Wachstum der Geißel der Zurücklassung auf See waren unsere Inspektor*innen und Kontakte mit Hilfsleistungen da, wie man den erschreckenden Geschichten in dieser Ausgabe entnehmen kann.

Ihr werdet auch sehen, dass Anwerbebetrüger immer schlauer werden und sich die Anzahl der über die sozialen Medien angebotenen betrügerischen Stellen erheblich erhöht hat. Wir bieten euch Orientierungshilfen zum Schutz davor, diesen Betrugsmaschen zum Opfer zu fallen.

Wie gewohnt enthält unser achtseitiger Leitfaden zum Heraustrennen zahlreiche Informationen und Ratschläge und bietet euch Kontaktdetails zu allen ITF-Inspektor*innen.

Mit besten Wünschen für ein besseres und gesünderes 2021,

Stephen Cotton

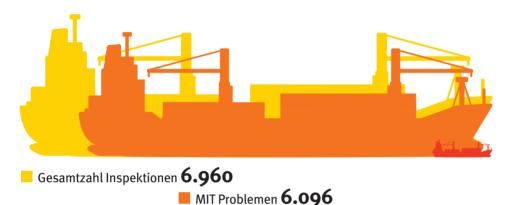
ITF-Generalsekretär

Die ITF-Billigflaggenkampagne in Zahlen

(Stand: 1. Dezember 2020)

ITF-Inspektionen

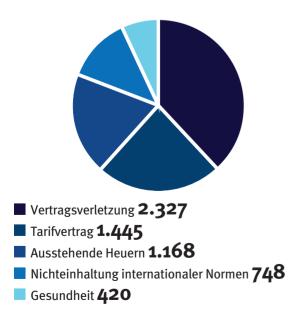
Gesamtzahl kontrollierter Schiffe, aufgegliedert in Anzahl ohne Probleme und mit Problemen.



Gesamtsumme beigetriebener Heuern



Die im Rahmen von ITF-Inspektionen angetroffenen fünf größten Problembereiche



ITF-Verträgen unterliegende Schiffe und Seeleute

OHNE Probleme **884**



Staatliche Untätigkeit

Das Leben der auf Kreuzfahrtschiffen, Frachtern und Fischereifahrzeugen tätigen Seeleuten stürzte in eine Krise, als Regierungen es versäumten, praktische Maßnahmen zum Austausch von Crews während der Coronavirus-Pandemie zu ermöglichen.

Das Seeleute-Bulletin berichtet von der Reaktion der ITF und von den Lehren, die der Wirtschaftszweig daraus ziehen sollte

>>>

Heldenhafte Seeleute werden zu Opfern der Krise beim Austausch von Crews

Im Januar 2021 – zehn Monate nach Beginn der Pandemie – waren noch immer Hunderttausende von Besatzungsmitgliedern an Bord ihrer Schiffe gestrandet. Der Vorsitzender der ITF-Seeleutesektion David Heindel berichtet darüber, wie die maritime Familie der ITF zur Unterstützung der Seeleute in Aktion trat und um staatliche Maßnahmen zur Beendigung der Crewwechsel-Krise kämpfte

Als die Pandemie im März 2020 ausbrach, wurden Seeleute mit auslaufenden Verträgen plötzlich an der Heimreise gehindert. Flüge wurden annulliert und Grenzen wurden durch Hafenstaaten, Transitstaaten und Heimatstaaten der Seeleute geschlossen. Als die Monate sich hinzogen, ging die Bestürzung der Seeleute in Fassungslosigkeit und schließlich in Zorn über, da die Regierungen nicht bereit waren, praktische Lösungen für ihre Misere zu finden.

Jeden Monat müssen etwa 100.000 Seeleute auf den Schiffen ausgewechselt werden, da das Seearbeitsübereinkommen (MLC) eine Höchstgrenze von elf Monaten an Bord für Seeleute vorschreibt. Wenn der Vertrag endet, ist jeder Seefahrer berechtigt, die Arbeit einzustellen und auf Kosten des Arbeitgebers in die Heimat zurückzureisen. Die Geltendmachung dieses Rechts erwies sich jedoch während der Covid-19-Pandemie als außerordentlich schwierig.

Am 19. März stimmte die ITF widerstrebend freiwilligen Vertragsverlängerungen für Besatzungsmitglieder aufgrund der Pandemie zu. Während die Seeleute selbstlos dazu beitrugen, kritische globale Versorgungsströme aufrechtzuerhalten, haben die ITF, ihre Gewerkschaften und maritime Arbeitgeber während der gesamten Monate April und Mai wie niemals zuvor zusammengearbeitet, um Regierungen über bestmögliche Lösungen zum Crew-Austausch zu beraten. Sie legten den Regierungen nahe, Seeleute als systemrelevant einzustufen, wodurch sie von Reise- und Transitbeschränkungen befreit wären und nach Hause zurückkehren könnten.

Ihre zwölfstufige Lösung zum Crewwechsel wurde am 6. Mai von der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) verabschiedet. Am 28. Mai forderten die IMO, die Internationale Arbeitsorganisation (IAO) und die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) die Staaten nachdrücklich auf, tätig zu werden. Am 12. Juni stellten sich die Vereinten Nationen (UN) hinter unsere Forderung nach Systemrelevanz.

Doch die Krise verschärfte sich. Einige der gestrandeten Seeleute waren bereits seit mehr als einem Jahr an Bord. Manche Staaten ließen keinen Landgang zu und verweigerten sogar medizinische Notversorgung. Seeleute berichteten uns, dass sie sich zunehmend

müde und erschöpft fühlten und verzweifelt ihre 'schwimmenden Gefängnisse' verlassen wollten. Ihre Gesundheit, ihr Wohlbefinden und ihre Sicherheit waren in zunehmendem Maße gefährdet. Die Lage war untragbar.

Die Macht der Charterer wurde überdeutlich. Charterer finden und buchen Schiffe im Auftrag von Ladungseignern, wodurch sie ein gewichtiges Wort bei Routen und Umleitungen der Schiffe mitzureden haben. Während der Pandemie begannen viele Charterer, 'keine Crewwechsel'-Klauseln in ihre Verträge mit Schiffseigentümern einzufügen. Hat ein Charterer eine aktive Buchung auf einem Schiff, werden Schiffseigentümer und Bemannungsagent dadurch daran gehindert, zwecks Austausch der Crew einen nahen Hafen anzusteuern, ganz egal, wie lange die Besatzung bereits an Bord ist.

Genug ist genug!

Nach den ersten drei Monaten der Pandemie verkündete die ITF: 'Genug ist genug!'. Vom 16. Juni an würden die ITF und die ihr angeschlossenen Seeleutegewerkschaften alles dafür tun, um Seeleuten mit abgelaufenen Verträgen zu ihrem Recht auf Arbeitseinstellung und Heimreise zu verhelfen. Wir brachten Anleitungen dazu sowie zu ihren Rechten nach dem Seearbeitsübereinkommen (MLC) heraus.

"Wenn dadurch, dass Seeleute von den Schiffen geholt werden, Chaos bei den Lieferketten entsteht; wenn Staus in den Häfen von Singapur bis San Francisco verursacht werden; und wenn dies dazu führt, dass Schiffsversicherer den Versicherungsschutz zurückziehen und der Welthandel zum Erliegen kommt, dann geht das auf die Kappen von Politikern und nicht auf die der Seeleute weltweit," so ITF-Generalsekretär Steve Cotton.

Er fügte hinzu, dass nationale Regierungen dies vermeiden könnten, indem sie ganz einfach einige wenige praktische Ausnahmen zu den Coronavirus-Beschränkungen machten und den systemrelevanten Arbeitskräften bei der Heimreise den Transit durch ihre Hoheitsgebiete gestatteten, um durch eine neue Besatzung abgelöst zu werden.

Singapur hatte ab März den Crewwechsel erleichtert und zeigte, wie es geht. Sie bestanden

auf eine zweiwöchige Isolierung aller Besatzungen, mit Test in einem zugelassenen Zentrum vor Ankunft in Singapur sowie Isolierung in einer schwimmenden Unterkunft bis zu 72 Stunden bevor sie an Bord gingen.

Gewerkschaften und Seeverkehrswirtschaft trugen zur Entwicklung eines einheitlichen Standards zur Infektionskontrolle bei, um die Öffnung der Häfen zu unterstützen. Die ITF und der Internationale Rat maritimer Arbeitgeber (IMEC) richteten ein Pilotprogramm in Manila (Philippinen) ein, wobei Zimmer für Seeleute für die Dauer von zwei Wochen zur Verfügung gestellt wurden, mit ordnungsgemäß geprüften PCR-Covid-Tests zu Beginn und Ende, bevor sie in die Häfen ausflogen. Bis Ende Januar 2021 waren 1.389 Seeleute untergebracht worden, und 214 belegten aktuell die Zimmer. Von den 1.389 waren 61 positiv getestet worden.

Nach Berichten der IMO setzten bis Ende August rund 50 Staaten die Protokolle zum Austausch von Crews um. ITF und IMEC trugen gemeinsam USD500.000 zu einem Fonds bei, der von Gewerkschaften und maritimen Organisationen in Singapur errichtet wurde, um die Seeleute bereitstellenden Länder bei der Durchführung eines sicheren Crewwechsels zu unterstützen. Der Fonds hat ein CrewSafe-Prüfungsprogramm auf Grundlage des Singapur-Modells aufgestellt, um sichere und skalierbare 'Korridore' für den Austausch von Besatzungen zu ermöglichen.

Internationaler Druck wächst

Ein schockierender Anteil von 60 Prozent der von der ITF im September befragten Seeleute glaubt, dass sie oder ihre Besatzungskollegen wahrscheinlich 'in einen Unfall verwickelt werden, der aufgrund von Müdigkeit oder Erschöpfung Leben, Eigentum oder die Meeresumwelt gefährden könnte'.

Nach Eingaben der ITF und der Internationalen Schifffahrtskammer (ICS) stellte der IAO-Expertenrat der Vereinten Nationen im Dezember 2020 in einer Grundsatzentscheidung fest, dass die Regierungen während der Pandemie ihre Fürsorgepflicht gegenüber Seeleuten nach internationaler Gesetzgebung eindeutig verletzt hatten.

Crewwechsel-Krise

In einer gemeinsamen Stellungnahme erklärten ITF-Generalsekretär Stephen Cotton und ICS-Generalsekretär Guy Platten: "Diese Entscheidung...stellt klar, dass alle Regierungen die internationale Gesetzgebung einhalten und dringend Seeleute als systemrelevante Arbeitskräfte mit praktischen Folgen anerkennen müssen. Dazu gehört, dass Seeleute zwecks medizinischer Versorgung in Häfen von Bord gehen dürfen...dass es Seeleuten ermöglicht wird, nach Beendigung ihrer Verträge einen Flughafen für die Heimreise zu erreichen und... Ablösebesatzungen durch die Staatsgrenze zu

lassen, um ohne den Kampf mit einem Berg an Bürokratie an Bord der wartenden Schiffe zu gehen."

Am 26. Januar 2021 legte eine von mehr als 300 Führungspersonen aus der maritimen Wirtschaft und Menschenrechtsorganisationen unterzeichnete neue globale Verpflichtung dem Industriezweig eine Rechenschaftspflicht auf, ihren Einfluss zur Beendigung der Crewwechselkrise geltend zu machen. Zu den Unterzeichnern der 'Neptune Declaration on Seafarer Wellbeing and Crew Change' (Neptun-

Erklärung zum Wohlbefinden von Seeleuten und Besatzungsaustausch) gehören die großen multinationalen Konzerne BP, Cargill, Rio Tinto und Shell.

Nur 46 Staaten haben Seeleute als systemrelevant eingestuft, und nur ein Bruchteil von ihnen wendet dies tatsächlich an, ohne andere Hürden aufzubauen, die den Austausch von Crew bei Seeleuten verhindert. Die ITF setzt ihre Hoffnung auf ein Ende der humanitären Krise durch den wachsenden internationalen Druck.

SEINE FAMILIE IST SEHR DANKBAR UND WÜRDIGTE DIE BEMÜHUNGEN DER ITF.



Seemann an den Rand der Verzweiflung gebracht

ITF-Inspektor Hamid Rachik und seine Kollegen von der marokkanischen Gewerkschaft Union Marocaine du Travail (UMT) kamen einem schwerkranken Seemann zur Hilfe

Jowanie Zapanta ist ein 27-jähriger philippinischer Seemann, der seit sieben Jahren zur See fährt. Im März 2020 hatte er an Bord der *Leni Selmer* bereits elf Monate als Dritter Offizier gedient und wollte verzweifelt das Schiff verlassen. Doch als die Covid-19-Pandemie ausbrach, untersagte Marokko mit sofortiger Wirkung den Crewwechsel, um eine Ausbreitung des Virus zu stoppen. Gezwungen, im Hafen von Casablanca (Marokko) an Bord zu bleiben, mühte sich Jowanie Zapanta noch zwei Monate ab, bevor es ihm zuviel wurde. Er unternahm am 28. Mai einen Selbstmordversuch.

Wir kämpften um eine örtliche Genehmigung, damit der Seemann sofort von Bord in ein Krankenhaus gebracht werden konnte. Zwei Hafensicherheitskommissionen mussten wir einschalten, bis das Schiff am 30. Mai eine befristete Erlaubnis zum Anlegen erhielt und der Seemann sofort in ein Krankenhaus eingewiesen wurde.

Jowanie Zapanta blieb zwei Monate im Krankenhaus und erhielt Intensivbehandlung. In dieser Zeit bekam er regelmäßig Besuch von Rachik und einem Gewerkschaftskollegen, und er konnte mit seinen Angehörigen in der Heimat telefonieren. Am 2. August flog er in Begleitung eines Krankenhausarztes nach Hause. Seine Familie ist sehr dankbar und würdigte die Bemühungen der ITF. ■



US-Bürokratie verhindert Crewwechsel

Der britische ITF-Inspektor Tommy Molloy unterstützte Marlow Navigation beim versuchten Austausch von Crews auf mehreren ihrer Schiffe, darunter die *Yasa Golden Dardanelles*

Das Schiff befand sich in Houston (USA). Die Besatzungsmitglieder waren seit mehr als 12 Monaten an Bord, und die Ablösecrew befand sich bereits auf dem Schiff. Doch die US-Visa von zwei philippinischen Besatzungsmitgliedern waren abgelaufen, und die Zoll- und Grenzschutzbehörde (CBP) weigerte sich, sie von Bord gehen zu lassen, auch mit einem bewaffneten Wachmann in Begleitung zum Flughafen.

Als sich Marlow meldete, nahm Malloy sofort Verbindung zu ITF-Inspektor Shwe Tun Aung in Houston auf, der sich wiederum an die CBP wandte. Er erklärte, dass sich 24 Leute an Bord des Schiffes mit Sicherheitsausrüstung für nur 22 befänden, und dass die zwei Seeleute mit abgelaufenen Verträgen faktisch als Gefangene der Bürokratie gehalten würden, da das Schiff in der vorhersehbaren Zukunft entlang der US-Golfküste eingesetzt werden sollte. Die CBP zeigte sich ungerührt.

Der Reederei blieb keine andere Wahl, als die zwei Ablösekräfte unter Vorenthaltung der erwarteten Heuern wieder nach Hause zu schicken und die zwei Seeleute an Bord zu behalten, die endlich wieder Hoffnung auf die Heimreise gehabt hatten.

seafsupport@itf.org.uk www.itfseafarers.org #ITFseafarers

...UND ANFANG NOVEMBER WAR DIE CREW WOHLBEHALTEN UND GLÜCKLICH ZUHAUSE.



Seeleute legen zur Durchsetzung der Heimreise die Arbeit nieder

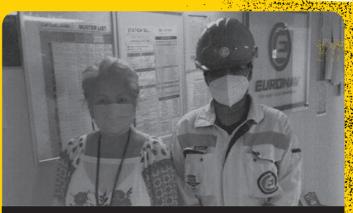
Im Juni 2020 nahm die burmesische Besatzung der *Unison Jasper* im Hafen von Geelong (Australien) mit ITF-Inspektor Matt Purcell Verbindung auf und forderte ihre Heimreise nach mehr als zwölf Monaten an Bord

Die Besatzungsmitglieder hatten Verlängerungen unterzeichnet, doch als der Kapitän die neuen Verträge erstellte, schrieb er die echten Heuern in die Seeleute-Arbeitsverträge (SEA), ein Hinweis auf doppelte Buchführung.

Wir haben eng mit der australischen Behörde für die Sicherheit im Seeverkehr (AMSA) zusammengearbeitet, um das Schiff in Geelong und Brisbane zwecks mehrerer Besatzungsrückführungen in die Heimat sowie Rückforderung ausstehender Heuerzahlungen in Höhe von insgesamt ca. USD 80.000 festzuhalten.

Im Verlauf der Gespräche mit Purcell behauptete der taiwanesische Eigentümer immer wieder, dass kein Vertrag für das Schiff gelte. Dies erwies sich als falsch, als ITF-Inspektor Dean Summers den Fall in Newcastle aufnahm. Besatzungsmitglieder hatten Anschuldigungen hervorgebracht, wonach sie misshandelt, eingeschüchtert und gezwungen worden waren Vertragsverlängerungen zu unterzeichnen, die sie bis zu 14 Monate an Bord gefesselt hätten. Die ITF und die Maritime Union of Australia (MUA) informierten die AMSA, und das Schiff wurde in Newcastle festgehalten. Weitere USD 60.000 an geschuldeten Heuern konnten von den dortigen ITF-Inspektoren eingetrieben werden.

Im Juli verließen die elf Besatzungsmitglieder das Schiff, und Gewerkschafter erbauten um sie herum auf dem Dock einen Windschutz, da die Pandemie-Einschränkungen sie in einer 13-Meter-Grenze vom Schiff festhielten. Sie wurden nach Sydney gebracht, wo sie mehrere Stunden warteten, bis die Polizei Ausnahmegenehmigungen abgestimmt hatte, sodass sie für eine zweiwöchige Quarantäne in ein Hotel einquartiert werden konnten. Schließlich flogen sie im August nach Hause. Im September wurde die *Unison Jasper* von AMSA mit einem sechsmonatigen Einlaufverbot für Australien belegt.



Aufgeschmissen ohne Hygieneartikel

ITF-Inspektor Shwe Tun Aung in Houston (USA) erinnert sich, wie eine verzweifelte junge panamaische Kadettin ihn am 1. Oktober um Hilfe bei der Heimschaffung anflehte

Die auszubildende Ingenieurin auf einem Tanker, der zum Leichtern entlang der US-amerikanischen Küste eingesetzt war, befand sich trotz Ablauf ihres Leichtern-Einsatzes seit dem 20. Februar an Bord. Sie schrieb: "Ich befinde mich mit meiner Periode in einer sehr schwierigen Lage und habe keine Monatsbinden, um die Blutung aufzunehmen. Es ist sehr demütigend für mich, und ich fürchte um meine psychische Gesundheit."

Die Reederei hatte sich mehrmals bei der Zoll- und Grenzschutzbehörde (CBP) um das Ausschiffen der Kadettin bemüht, auch mit einem Hilfeersuchen an die panamaische Schifffahrtsbehörde. Am 1. Oktober riet die CBP 'angesichts der Einbindung des Konsulats von Panama zur Stornierung der Flugbuchungen für die Seefahrerin ... und es wird ungefähr eine bis zwei Wochen dauern, bis wir von CBP Houston eine Entscheidung erhalten'. Aungs Appelle an die CBP blieben unbeantwortet.

Mittlerweile erhielt die Kadettin Unterstützung und Hygienevorräte von Seeleutezentren und der ITF-Arbeitsgruppe Crewwechsel in Texas. Danach wechselte die Reederei sie schließlich auf ein anderes Schiff, damit sie im nächsten Hafen abmustern konnte, und Anfang November war sie wohlbehalten und glücklich zuhause in Panama.

Schwimmende Paläste

werden zu Gefängnissen für Besatzungen

Bei einigen der ersten Schlagzeilen handelte es sich um die Ausbreitung von Covid-19 auf Kreuzfahrtschiffen, als man ängstlichen und kranken Passagieren sowie Crewmitgliedern die Genehmigung zum Anlegen bzw. Quarantäne im Hafen verweigerte. Der Vorsitzende der ITF-Sonderarbeitsgruppe Kreuzschifffahrt Johan Øyen berichtet, wie die ITF und ihre Gewerkschaften darauf reagierten

Die Regierungen setzten sich für eine schnellstmögliche Ausschiffung der Passagiere ein, doch die Besatzungen wurden oft vernachlässigt.

Bis Mitte April waren ca. 314 der den größten Kreuzfahrtgesellschaften gehörenden und von diesen betriebenen 385 Kreuzfahrtschiffe aufgelegt, viele mit Hunderten von Seeleuten an Bord

Mehr als 80 Prozent der Kreuzfahrtschiffe unterliegen einem ITF-Vertrag, sodass wir mit den uns angeschlossenen Seeleutegewerkschaften sowie anderen maritimen Organisationen in Aktion getreten sind, um die Besatzungen heimzuschaffen. Wir standen jedoch vor enormen Hindernissen.

Viele Staaten kamen ihren Verpflichtungen nach dem Seearbeitsübereinkommen (MLC) nicht nach und untersagten Seeleuten die Einreise in oder den Transit durch ihre Hoheitsgebiete, trotz Garantien der Kreuzfahrtlinien, dass sie die Seeleute mit Charterflügen heimschaffen würden. Die Häfen wandten zusätzliche Beschränkungen für die Besatzungen von Kreuzfahrtschiffen an. Einige Staaten erlaubten nicht einmal ihren eigenen Staatsangehörigen die Einreise oder verlangsamten die Prozedur dermaßen, dass es ihren Seeleuten schadete.

In mehreren Fällen waren Besatzungsmitglieder tagelang an Flughäfen gestrandet, weil ihre Papiere nicht in Ordnung waren oder sie nicht die erforderlichen Visa hatten. Einige wurden in anderen Ländern ausgeschifft, wo sie monatelang feststeckten, bevor sie schließlich in die Heimat zurückgeführt wurden.

Tragischer Tribut an Menschenleben

Der Stress und die Unsicherheit des Gefangenseins an Bord wirkten sich zwangsläufig negativ auf die psychische Gesundheit der Seeleute aus.

Berichten zufolge nahmen sich vier Besatzungsmitglieder innerhalb von zwei Wochen das Leben. Am 30. April sprang ein polnisches Besatzungsmitglied von der Jewel of the Seas über Bord. Am 9. Mai fand man einen Seemann aus Ungarn leblos in seiner Kabine auf der Carnival Breeze. Ein chinesischer Seemann auf der Mariner of the Seas starb am 10. Mai, während das Schiff in den Bahamas vor Anker lag. Und eine auf der Regal Princess arbeitende ukrainische Seefahrerin sprang in Rotterdam über Bord als sie hörte, dass ihr Heimflug annulliert worden war

Die ITF forderte Regierungen und Flaggenstaaten nachdrücklich dazu auf, ihre Bemühungen um erleichterten Crewwechsel zu verdoppeln. Der Vorsitzende der ITF-Seeleutesektion David Heindel argumentierte, dass "Seeleute bestraft werden aufgrund der strengen Beschränkungen...um die Ausbreitung des Virus einzudämmen, obwohlkeine Rechtfertigung oder wissenschaftlicher Nachweis vorliegt, dass Seeleute auf Kreuzfahrtschiffen ein größeres Risiko darstellen als andere Arbeitnehmerkategorien oder die Öffentlichkeit".

Ein großer humanitärer Erfolg

Bis August wurden ca. 200.000 Seeleute von Kreuzfahrtschiffen heimgeführt. Den Kreuzfahrtunternehmen und solchen Regierungen, die mit uns zusammengearbeitet haben um diesen großen humanitären Erfolg zu erzielen, gebührt unser Lob. Erforderlich war eine enorme logistische Koordination, vor allem angesichts der anderen Regierungen – darunter Flaggenund Hafenstaaten – die bei der Wahrung ihrer rechtlichen und humanitären Verpflichtungen nach internationaler Gesetzgebung versagten.

Blick in die Zukunft

Während die Kreuzfahrt langsam wieder in Gang kommt, sorgen sich die ITF und die ihr angeschlossenen maritimen Gewerkschaften weiterhin um die Risiken für Seeleute und Passagiere.

Wir arbeiten mit Regierungen und Kreuzfahrtbetreibern zusammen um sicherzustellen, dass ausreichende Gesundheits- und Sicherheitsmaßnahmen vorhanden sind und eingehalten werden, und dass Staaten mit Kreuzfahrtstandorten sich verpflichten, Seeleuten den Landgang sowie bei Bedarf medizinische Versorgung sowie Crewwechsel an Land zu ermöglichen.

Wir freuen uns auf die Zusammenarbeit mit der Branche um gewährleisten zu können, dass Wiederherstellungspläne sowie Neustart des Betriebs mit einem offenen Gespräch über die Möglichkeiten zur Verbesserung der Arbeitsund Lebensbedingungen von Seeleuten auf Kreuzfahrtschiffen einhergehen.

MEHR ALS 80 PROZENT
DER KREUZFAHRTSCHIFFE
UNTERLIEGEN EINEM
ITF-VERTRAG, SODASS
WIR MIT DEN UNS
ANGESCHLOSSENEN
SEELEUTEGEWERKSCHAFTEN
SOWIE ANDEREN MARITIMEN
ORGANISATIONEN IN
AKTION GETRETEN SIND,
UM DIE BESATZUNGEN
HEIMZUSCHAFFEN. WIR
STANDEN JEDOCH VOR
ENORMEN HINDERNISSEN.



Crewwechsel-Krise



Humanitärer Korridor in Uruguay für gebeutelte Kreuzfahrtcrew

Die uruguayische Regierung genehmigte einen humanitären Korridor, um einer von Covid-19 infizierten Besatzung das Verlassen des Schiffes zu ermöglichen, dank der Gewerkschaft Unión de Trabajadores del Transporte Marítimo, Aéreo, Terrestre y Afines (UTT), so Edgar Díaz, ITF-Regionalsekretär für Lateinamerika und die Karibik

Am 15. März lief die unter der Flagge der Bahamas fahrende *Greg Mortimer* in Ushuaia (Argentinien) aus. Eine Woche später traten die ersten Symptome unter den Passagieren auf. In Argentinien und Chile wurde ihnen die Ausschiffung verweigert, da die Regierungen ihre Häfen und Staatsgrenzen geschlossen hatten. Die uruguayische Regierung genehmigte am 27. März das Anlegen des Schiffes in Montevideo, und man führte eine Operation zur Rückführung der Passagiere durch.

Die 83-köpfige Crew musste jedoch trotz der Ausbreitung des Virus an Bord bleiben, und 39 Seeleute wurden positiv getestet. Ein philippinischer Seemann starb. Das Schiff verbrachte zwei Monate auf See, wobei die infizierten Besatzungsmitglieder ohne angemessene sanitäre Bedingungen in ihren Kabinen isoliert wurden.

Am 20. April nahm UTT-Generalsekretär Francisco del Gaudio mit der Besatzung Kontakt auf, um ihnen die Unterstützung der Gewerkschaft und der ITF anzubieten. Er erfuhr, dass die Internetverbindung an Bord unterbrochen worden war, damit keine Informationen über den Ernst der Lage durchsickern konnten, darunter versuchter Selbstmord von Besatzungsmitgliedern und die Bestätigung, dass zwei mit der Verpflegungsverteilung beauftragte Seeleute positiv getestet worden waren. Die Gewerkschaft – die den ITF-Vertrag des Schiffes abgeschlossen hatte – verlangte wiederholt Auskunft vom Unternehmen, erhielt jedoch nur Schweigen.

Auf Druck der UTT kündigte die uruguayische Regierung am 8. Mai an, dass alle Besatzungsmitglieder von Bord gehen könnten, in Quarantäne kämen, angemessen medizinisch versorgt und danach in ihre Heimat zurückgeführt würden.

seafsupport@itf.org.uk www.itfseafarers.org #ITFseafarers

Aus der Pandemie lernen, um Seefahrt für Seeleute zu verbessern

Jaqueline Smith, ITF-Koordinatorin für maritime Industrien, teilt ihre Überlegungen zur Reaktion von Gewerkschaften, Branchenakteuren und Regierungen auf die Krise beim Austausch von Crews und zieht daraus Lehren für die Zukunft



Wie gut hat die Branche reagiert?

Die ITF und die maritime Wirtschaft hatten ein klares gemeinsames Interesse daran, Erschöpfung bei Seeleuten zu verhindern, da dies ihre Sicherheit und Umgebung gefährden wurde, und den Welthandel sicher und effizient in Gang zu halten. Alles in allem pflegten wir zwischen uns eine sehr gute, offene Kommunikation und enge Zusammenarbeit.

Weniger positiv ist meines Erachtens, dass die Klassifikationsgesellschaften – die im Namen der Flaggenstaaten Inspektionen durchführen bisher wenig aktiv waren und in ihren Reaktionen etwas verloren wirken. Sie rühmen sich mit ihren Ferninspektionen, doch diese bedeuten zusätzliche Arbeit für eine bereits erschöpfte Besatzung, besonders wenn die Bemannungsstärken gerade noch den Mindestsicherheitsnormen entsprechen, da die Bereitstellung von Ablösecrews an Bord eine Herausforderung darstellt. Ich bin auch erstaunt darüber, dass viele P&I-Klubs sich nicht mehr Mühe gemacht haben sicherzustellen, dass für Besatzungen und Schiffe keine Gefährdung besteht. Es hat sich klar gezeigt, dass das Billigflaggensystem die Seeleute in dieser Krise nicht geschützt hat, da keiner Verantwortung übernahm. Manchmal stellte sich der Versuch, die Dinge anzupacken, so dar, als wurde man eine heiße Kartoffel wei-

Und wie verhielten sich die Regierungen?

Einige Regierungen waren sehr hilfsbereit, doch bislang haben nur 46 Staaten Seeleuten den Status der Systemrelevanz zugestanden. Einige Verkehrsminister verstanden die Situation, aber die maritime Welt ist ihren Regierungskolleg*innen nicht allgemein bekannt. Aus diesem Grund möchten wir das gemeinsame Pilotprojekt der ITF und des Internationalen Rats Maritimer Arbeitgeber (IMEC) zur sicheren Quarantäne auf den Philippinen auch auf andere Staaten ausweiten. Es zeigt besonders gut auf, wie erforderlich das Gespräch nicht nur mit Verkehrsministern, sondern auch mit Bildungs-, Gesundheits-, Zoll- und Einwanderungsministerien ist, damit sie den Crewwechsel und ihre Rolle bei der sicheren Durchführung dieses Austauschs besser verstehen können.

Es gibt Länder, die weiterhin überhaupt nicht kooperieren. Jede Regierung kontrolliert ihre eigenen Grenzen, und wir können sie nicht zwingen zu handeln. Ich vertrat den Standpunkt, dass Schiffe die Staaten nicht anlaufen sollten, in denen Regierungen den Austausch von Crew verhinderten, aber andere machten geltend, dass dies die am stärksten gefährdeten Länder schwer treffen würde.

Wir verstehen nicht, warum die Regierungen Seeleute so anders behandeln als sonstige Arbeitnehmer*innen, die sich über oder zwischen Grenzen hinwegbewegen können, wie z. B. Arbeitskräfte in der Zivilluftfahrt.

Hätten die ITF und ihre Gewerkschaften anders reagieren können?

Im Nachhinein hätten wir uns zur Erweiterung unserer potenziellen Verbündeten schon früh mit Gruppen beschäftigen sollen, mit denen wir normalerweise weniger zu tun haben, wie Unternehmens- und Menschenrechtsorganisationen.

Wir hätten schneller und aktiver in Netzwerken sein sollen, die mit der Seeschifffahrt in Verbindung stehen oder von dieser abhängig sind. Und wir hätten viel früher Druck auf die Charterer ausüben sollen, um sie davon abzubringen, "kein Crewwechsel"-Klauseln in ihre Vertragsparteien-Vereinbarungen aufzunehmen.

Welche Folgen hat das für die ITF und die Seeverkehrswirtschaft?

Wir sollten einen verstärkt ganzheitlichen Ansatz verfolgen und nicht nur mit unseren traditionellen Sozialpartnern zusammenarbeiten. Das würde auch den uns angeschlossenen Gewerkschaften helfen, in ihren Ländern an-

dere Gruppen zur Unterstützung zu finden. Wir müssen mit unseren Sozialpartnern eine Notfallgruppe einrichten, um schnell Aktionspläne zu entwickeln und Doppelarbeit zu vermeiden. Auch müssen wir uns mit dem Versagen des Billigflaggensystems beschäftigen und auf eine transparente Verantwortungskette drängen, die man verfolgen kann.

Wie wird sich die Krise beim Crewwechsel entwickeln?

Zum Glück ist der Anteil der Besatzungsmitglieder, die ausgetauscht werden müssen, zurückgegangen, aber wir müssen weiterhin Druck auf widerspenstige Regierungen ausüben, um die restlichen Seeleute in die Heimat zurückzuführen.

Impfungen sind nun entscheidend. Wir sind der Auffassung, dass Seeleute oben auf der Liste stehen müssen, blicken jedoch zurückhaltend darauf, wie die Impfprogramme zugänglich gemacht und was die Regierungen fordern werden. Wie viele Impfungen in welchem Abstand? Werden sie die Gesundheitsbescheinigung eines anderen Staates akzeptieren? Und angesichts der Tatsache, dass viele Seeleute aus Entwicklungsländern kommen: Wie sollen sie priorisiert werden?

Wie lauten die maritimen Prioritäten der ITF im kommenden Jahr?

Der Verbleib und die Anwerbung von Frauen und jungen Seeleuten ist unerlässlich. Wir werden mit der Branche zusammenarbeiten müssen um sicherzustellen, dass sie entsprechende Fähigkeiten und die notwendige Ausbildung erhalten, um sie für Tätigkeiten an Bord auszurüsten.

Und wir wollen mit Entschlossenheit verhindern, dass vorübergehende Abkürzungen bei Sicherheit und Rechten von Seeleuten während der Pandemie – wie Ferninspektionen – zu dauerhaften Praktiken werden.

Deine Botschaft an Seeleute?

Danke. Tritt weiterhin für deine Rechte ein. Wenn du deinen Widerstand nicht ausdrückst, wird es für uns schwierig, etwas zu unternehmen. Komme zu uns. Wir stehen hinter dir.

Hsin Chien Marine Agent und Eigentümer berauben Crew

Die ITF in Australien, Myanmar und den USA unterstützt die Besatzungen aus Myanmar und China auf mehreren Schiffen, die Hsin Chien Marine in Taiwan gehören oder von diesen betrieben werden, um mehrere Hunderttausend Dollar an ausstehenden Heuern einzutreiben. Doch ihr Einsatz ist von Seiten des Bemannungsagenten noch zusätzlich erschwert worden, so Matt Purcell, stellvertretender ITF-Koordinator in Australien



Um Seeleuten ihre vollständigen Heuern für ihre Arbeit vorzuenthalten, hat Hsin Chien Marine (HCM) beharrlich doppelte Buchführung auf ihren Schiffen praktiziert. Mein Team hat mehrere Erfahrungen mit ihren Schiffen – für die ein ITF-Vertrag mit der National Chinese Seamen's Union (NCSU) gilt - unter 'neuem' Namen gehabt, weshalb es uns nicht überraschte, dass wir Anfang 2020 um Unterstützung für die Crew auf der unter Panama-Flagge fahrende *New Legacy* gebeten wurden. Wir trieben die geschuldeten Heuern ein und bezeugten die Auszahlung.

Als sich diese Nachricht verbreitet hatte, äußerten burmesische Besatzungsmitglieder auf weiteren HCM-Schiffen Bedenken hinsichtlich laufender und früherer doppelter Buchführung. Dies führte zu ITF-Maßnahmen gegen HCM-Schiffe in mehreren Ländern, darunter die New Champ in Newcastle (Australien) und die New Aspiration in Busan (Südkorea). Infolgedessen erklärte sich HCM bereit, die ausstehenden Heuern zu zahlen, was im Beisein von Funktionären der ITF-Mitgliedsgewerkschaft IFOMS in Yangon (Myanmar) geschah.

Kurz danach entließ HCM in Taiwan alle burmesischen Besatzungsmitglieder von vier Schiffen; als Grund wurde Covid-19 angegeben. Vier Seeleute der *New Champ* verweigerten mutig die Ausreise aus Taiwan, bis sie jeweils die zweimonatige Grundheuer für Vertragsbeendigung erhalten hatten, die ihnen gemäß ITF/NCSU-Vertrag zustand. Ihre Solidarität diente der Ausweitung des Kampfes und wird dazu beitragen, den Schutz für alle burmesischen Seeleute zu gewinnen, die von Schiffseigentümern schlecht behandelt werden.

Wir konnten nicht gezahlte Heuern in Höhe von ca. USD 190.000 sicherstellen. HCM schuldet jedoch weiterhin ca. USD 380.000 an ausstehenden Forderungen, die von ITF-Inspektor*innen in Australien und Amerika mit Unterstützung von kanadischen ITF-Inspektor*innen geltend gemacht wurden.

Wir mussten zu unserem Entsetzen feststellen, dass der Bemannungsagent – Sunrise Marine Enterprises Ltd in Yangon – während des gesamten Prozesses

 die Crew zur Rückzahlung der Ausgleichszahlungen terrorisiert hatte, sodass er über gefälschte Quittungen zur Stützung seiner falschen Behauptung verfügte, die Zahlung sei erfolgt. Hsin Chien Marine Agent und Eigentümer berauben Crew (Forts.)

- die Angehörigen der Crewmitglieder gezwungen hatte, Bankkonten zu eröffnen und dann alle vorab unterschriebenen Schecks wieder an Sunrise zurückzureichen, damit der Agent die Heuern der Crew kontrollieren konnte und darauf Zugriff hatte.
- Arbeitsverträge ausfertigte, die sich von denen auf den Schiffen von HCM ausgestellten Verträgen unterschieden.
- Besatzungsmitglieder zwang, Briefe zu unterschreiben, wonach die ihnen geschuldeten Heuern in ein gemeinsames Bankkonto mit Sunrise eingezahlt wurden, damit der

Agent die Seeleute nach Gutdünken bezahlen konnte.

In einem Schreiben an die Abteilung für maritime Verwaltung in Yangon vom 26. November 2020 erklärte der Koordinator des ITF-Inspektor*innen-Teams Steve Trowsdale: 'Alle diese Maßnahmen sind absolut inakzeptabel und stellen einen Verstoß gegen den ITF-TCC-Vertrag sowie gegen das Seearbeitsübereinkommen (MLC) dar'.

Er gab an, dass die ITF stichhaltige Beweise vorlegen könnte und forderte 'sofortige Ermittlungen gegen Sunrise Marine Enterprises Ltd wegen sittenwidriger und illegaler Geschäftspraktiken sowie Missmanagement und Veruntreuung von burmesischen Bürgern gehörenden Geldern. Sollte die Firma für schuldig befunden werden, regen wir deren Suspendierung oder Zertifizierungsverlust nach MLC als Beschaffungsanbieter für Seeleute an'.

Myanmar hat Sunrise für die Dauer der Untersuchung der ITF-Anschuldigungen suspendiert. Ende 2020 hielten die Gespräche zwischen HCM, ITF, NCSU sowie weiterer angeschlossener Gewerkschaften an, um diese Probleme zu lösen.



Philippinische Seeleute nach mehr als einem Jahr auf See wieder zuhause

Der brasilianische ITF-Inspektor Ali Zini und seine Gewerkschaft CNTTL verhalfen einem Seemann zur Heimreise, der seit 16 Monaten in seiner Arbeit an Bord des Massengutfrachters Western Eyde gefangen war

Der Seemann hatte vom Schiffsmanagementunternehmen formal verlangt, das Schiff verlassen zu können und erfuhr, dass es keine Garantie für seine Heimschaffung im nächsten Hafen gebe. Daraufhin bat er die ITF um Hilfe.

Ich traf die Crew, als das unter Panama-Flagge fahrende Schiff am 30. August in Paranagua (Brasilien) einlief. Ich überprüfte die Bücher, um sicherzustellen, dass die Verträge der Seeleute beendet waren und das Unternehmen alle geschuldeten Heuern gezahlt hatte. Dabei erfuhr ich, dass die übrigen sieben Seeleute seit 13 Monaten an Bord waren.

Das Unternehmen erklärte mir, dass ein Crewwechsel stattdessen im nächsten Hafen stattfinden würde. Ich gab zu bedenken, dass dies einen Verstoß gegen das Seearbeitsübereinkommen darstelle, worauf das Unternehmen schnell seinen Standpunkt revidierte. Noch in derselben Woche gingen die acht Besatzungsmitglieder in Paranagua von Bord und flogen heim auf die Philippinen, während eine neue philippinische Crew sie ersetzten.



Ohne Bezahlung, 15 Monate an Bord

Als der unter der Flagge Panamas fahrende Schlepper *Diavlos Force* Kurs auf Norwegen nimmt, erinnert sich ITF-Inspektor Syver Grepstad in Bergen an den Hinweis des Angehörigen eines Seemannes, dass der Crew keine Heuern gezahlt werden

Ich nahm Verbindung mit der Besatzung (aus Griechenland, Russland, den Philippinen, Indien und Indonesien) auf. Sie erzählten mir, das Schiff würde Anfang September Norwegen erreichen und man hätte ihnen seit sechs Monaten keine Heuern gezahlt. Einige der Besatzungsmitglieder waren seit Juni 2019 an Bord, fast 15 Monate.

Wir führten unsere Inspektion in Zusammenarbeit mit der norwegischen Schifffahrtsbehörde durch, die daraufhin wegen der ausstehenden Heuern (USD 238.036) das Schiff im Hafen festhielt. Ein paar Tage später arrestierte die ITF das Schiff, um die Forderung der Besatzung sicherzustellen

Der griechische Eigentümer sagte der Crew, dass sie vielleicht nach Hause gehen könnten, wenn sie alle Heuerforderungen fallen ließen, was die Seeleute ablehnten. Treibstoff und Vorräte gingen langsam zur Neige, als der Eigentümer das Schiff im Oktober aufgab. Wir nahmen mit dem für die Versicherung des Schiffes verantwortlichen P&I-Klub Verbindung auf und konnten eine Lösung finden.

Weniger als vier Wochen nach Erreichen Norwegens konnte die Crew die Heimreise antreten und erhielten vier ausstehende Monatsheuern (insgesamt USD 139.475). Wir werden dem ausstehenden Geld nachgehen. ■

Zwanzig Monate an Bord, beim Anlaufen stecken geblieben

Ein Stillstand rund um das Anlegen von zwei Kohlefrachtschiffen in chinesischen Häfen hatte zur Folge, dass 41 Seeleute – von denen manche bereits seit mehr als 20 Monaten an Bord waren – nicht nach Hause zurückkehren konnten. Abdulgani Y. Serang, Generalsekretär der National Union of Seafarers of India (NUSI), schildert die Bemühungen der ITF und der Gewerkschaft zur Bewältigung der Situation



Die Jag Anand, mit 23 Seeleuten an Bord, und die Anastasia mit 18 Crewmitgliedern konnten seit Juni bzw. August 2020 nicht anlegen. Bis Mitte November 2020 hatten 15 Seeleute auf der Jag Anand 16 Monate durchgehenden Dienst an Bord geleistet, während die übrigen acht Besatzungsmitglieder 13 Monate vollendet hatten. Etliche waren bereits seit fast 20 Monaten an Bord. Die komplette Besatzung beider Schiffe war geistig und körperlich erschöpft und brauchte dringend Ablösung.

Die ITF forderte die Regierungen Chinas, Indiens und Australiens nachdrücklich zur Zusammenarbeit und dringender Beendigung des Stillstands auf, nachdem ITF und NUSI mehrfach das Problem mit dem Unternehmen sowie offiziellen Kanälen durch die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO) zur Sprache gebracht hatte.

Obwohl die Pandemie die Lage erheblich erschwerte, erklärte der ITF-Koordinator für die Seeleutesektion und die Sektion Binnenschifffahrt Fabrizio Barcellona: "Tatsache ist, dass die Besatzung der *Jag Anand* bereits seit 15 Monaten an Bord war, als sie diese Kohle aus Australien holten. Die internationale Höchstgrenze liegt bei 11 Monaten auf See. Die australischen Behörden hätten den Schiffen ohne Heimschaffung der Seeleute und Einsatz einer Ablösecrew an Bord nicht die Auslaufgenehmigung erteilen dürfen."

Die ITF und NUSI schickten einen Hilferuf für die Seeleute aus. Viele reagierten: die indische Regierung; der Schiffseigentümer, der sich bemühte, die Ladung zu löschen und anbot, für den Austausch der Crew ein Flugzeug zu chartern; sowie einige benachbarte Länder, die sogar anboten, die Kohle zu kaufen, damit das Schiff dann weiterfahren und die Crew am nächsten geeigneten Hafen abmustern konnte.

Ende Dezember waren wir der Hoffnung, dass die Besatzung der *Jag Anand* Mitte Januar zuhause in Indien eintreffen würde, aber für die *Anastasia* gab es keine ähnlich guten Nachrichten. ■

Großer Sieg für streikende bangladeschische Binnenschiffer

Mehr als 200.000 Naujan (Binnenschiffer) haben nach einem Streik gegen den Verband der Frachtschiffseigner in Bangladesch wesentliche Verbesserungen ihrer Arbeitsbedingungen errungen. Ashiqul Alam Chowdhury, Generalsekretär der der ITF angeschlossenen Bangladesh Noujan Shramik Federation (BNSF), berichtet



Die Gewinne waren das Ergebnis eines dreitägigen Streiks der Binnenschiffer unter dem Banner der BNSF im Oktober 2020. Zu den Erfolgen gehört, dass die Arbeitgeber die seit langem bestehende Forderung der Binnenschiffer nach Zahlung einer Verpflegungszulage für Crews auf Flussschiffen akzeptierten.

Dies war ein emotionales Thema für uns geworden. Wir wollten nur das, was bereits im Seearbeitsübereinkommen (MLC) zu Verpflegungszulagen für die Besatzungen auf Frachtschiffen steht. Das MLC schreibt Arbeitgebern vor, Schiffsbeschäftigte mit hochwertigen Lebensmitteln und Wasser zu versorgen. Größere Schiffe hätten normalerweise einen qualifizierten Koch an Bord, aber eine angemessene Zulage stellt für Arbeitgeber eine weitere Möglichkeit dar, die Anforderungen auch dann zu erfüllen, wenn das Schiff zu klein für einen Koch und eine Kombüse ist.

Als Teil der Konfliktlösung stimmte der Verband der Schiffseigentümer der Weiterverfolgung einer von den Beschäftigten entwickelten 11-Punkte-Charta zu. Die Charta propagiert:

 die Bereitstellung von Anstellungsschreiben für die Beschäftigten



- die Ausgabe von Ausweisen und Dienstbüchern
- die Gewährleistung der sozialen Sicherheit der Beschäftigten
- · die Zahlung von Verpflegungszulagen
- die Beendigung von Erpressung und Diebstahl auf Schiffen
- die Formalisierung der Beschäftigungsverhältnisse von Arbeitern
- die Umsetzung der Lohntarife 2016.

Nur ein Jahr zuvor hatten die Arbeitgeber Maßnahmen zur Charta – darunter die Zulagen – zugesagt, woraufhin die Gewerkschaft ihren geplanten Streik im November 2019 absagte. Doch die Arbeitgeber brachen ihr Versprechen.

Diesmal laufen die Dinge anders für die Beschäftigten, auch weil der Streik im Oktober das Frachtnetzwerk der Eigentümer lahmlegte. Der Verband der Frachtschiffseigner Bangladeschs betreibt 5.000 Frachtschiffe entlang eines Flusssystems, das die Fracht zu und von 50 Mutterschiffen in Meeresnähe bewegt, durch Binnenwasserstraßen zu Binnenhäfen und vorgelagerten Terminals. Der Streik legte dieses System



völlig lahm, und dadurch nahm man die Binnenschiffer ernst.

Bei einem Treffen im Oktober vereinbarten Arbeitgeber und Gewerkschaftsfunktionäre im Beisein des Arbeitsministers die sofortige Zahlung von Verpflegungszulagen zwischen monatlich BDT 1.000 - 1.500 an die Beschäftigten auf Schiffen verschiedener Größen. Seitdem haben wir die Behörde für Binnenschiffsverkehr in Bangladesch (BIWTA) aufgefordert, ein Drei-Parteien-Gespräch einzuberufen, um diese Zulagen auf realistische Beträge zu erhöhen.

Als weiteren positiven Schritt seit dem Streik hat der Generaldirektor der Schifffahrt den Schiffsbesichtiger angewiesen sicherzustellen, dass Anstellungsschreiben, Dienstbücher und Ausweise in seine Checkliste aufgenommen werden und alle Besatzungsmitglieder über diese Dokumente verfügen.

Mit unserer großen Kampagne 2021 wollen wir die Umsetzung der Vereinbarung zur sozialen Sicherheit von Binnenschiffern durchsetzen. Wir kämpfen weiterhin für die Beendigung von Erpressung und Diebstahl auf Schiffen und werden den nächsten Lohntarifvertrag für unsere Binnenschiffer aushandeln.

Regeln zur Vermeidung von Erschöpfung bei Seeleuten versagen in der Praxis

Das Regulierungssystem für Arbeits- und Ruhezeiten von Seeleuten sieht auf dem Papier gut aus, versagt jedoch in der Praxis, so die neuen Forschungsergebnisse der Weltschifffahrtsuniversität (WMU). Katie Higginbottom, Leiterin der ITF-Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute (welche die Studie finanzierte), teilt die wichtigsten Ergebnisse



Der Bericht wirft ernsthafte Fragen auf hinsichtlich der Fähigkeit des derzeitigen Regulierungssystems, Erschöpfungszustände bei Seeleuten zu verhindern. Erschöpfung schadet ihrer Gesundheit und ihrem Wohlbefinden und erhöht das Risiko von Seeunfällen.

Weitverbreitete Missstände werden bestätigt, was die Glaubwürdigkeit des Seearbeitsübereinkommens (MLC) sowie weiterer internationaler Vorschriften zur Arbeitszeit untergräbt. Besonders besorgniserregend ist dies angesichts der hohen Zahl von Seeleuten, die infolge der Covid-19-Pandemie weit über ihre Vertragslaufzeit hinaus an Bord arbeiten und Zusatzaufgaben übernehmen müssen.

Die eigentliche Ursache für die Verstöße scheint die unzureichende Bemannung zu sein, insbesondere bei Arbeitsspitzen. Das legt nahe, dass Flaggenstaaten nicht immer ihren Verpflichtungen für effiziente und ausreichende Bemannungsstärken an Bord von Schiffen nachkommen bzw. sicherstellen, dass Schiffseigentümer diese Zuständigkeiten erfüllen.

Reedereien sorgen sich mehr um negative Auswirkungen nicht bestandener Inspektionen als um ihre Verpflichtung, ernsthaft den internationalen Vorschriften nachzukommen.

Mit der unsicheren Beschäftigungslage von Seeleuten und begleitet von finanziellen Anreizen ist eine Kultur der Anpassung statt Genauigkeit der Unterlagen zur Norm geworden. Für Seeleute liegt der einzige Grund für die Aufzeichnung von Arbeits-/Ruhezeiten in der Bestätigung deren Einhaltung sowie der Vermeidung von Betriebsstörungen; somit sehen sie es als reine Übung auf dem Papier.

Viele Unternehmen zeigen sich desinteressiert an Rückmeldungen der Seeleute zum Thema, und Besichtigungen der Flaggenstaaten reduzieren sich auf die Prüfung von Unterlagen, ohne Nachweis über die tatsächliche Arbeit an Bord. Zwangsläufig müssen wir die Wirksamkeit des Internationalen Codes für das Sicherheitsmanagement (ISM) in Frage stellen.

Das Regulierungssystem stützt sich auf Durchsetzung durch die Hafenstaatenkontrolle (PSC), doch die PSC-Inspektor*innen nehmen die Richtigkeit der vorgelegten Aufzeichnungen als bare Münze und überprüfen sie selten. Möglicherweise sind nicht nur Aufzeichnungen zu Arbeitsund Ruhezeiten betroffen. Die Studie ergab, dass internationale und regionale Schifffahrtsorganisationen, die Schifffahrtsbranche, maritime Gewerkschaften sowie die Seeleute selbst davon überzeugt sind, dass jegliche Aufzeichnungen ähnlich anfällig für die Anpassungspraxis sind.

Im Bericht – 'Eine Kultur der Anpassung' – wird empfohlen, weitere Forschung zur Feststellung von sicheren Bemannungsstärken bei sämtlichen Betriebsbedingungen zu betreiben, die Wirksamkeit des ISM-Code zu überprüfen sowie das 'chronische Misstrauen zwischen landseitigem und Schiffspersonal in Verbindung mit der charakteristischen Arbeitsplatzunsicherheit bei zahlreichen Arbeitsverträgen für Seeleute' zu berücksichtigen.

David Heindel, Vorsitzender der ITF-Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute, äußert sich hierzu wie folgt: "Die Ergebnisse sind erschütternd in ihrer Ausführlichkeit. Nun obliegt es den Flaggenstaaten, Hafenstaaten, der Schifffahrtsbranche und den Gewerkschaften zum Wohle der Seeleute zusammenzukommen, um einen kulturellen Wandel zu fördern und die Glaubwürdigkeit internationaler Vorschriften für die Seeschifffahrt wiederherzustellen."

Der Bericht 'Eine Kultur der Anpassung' mit Zusammenfassung kann auf der WMU-Webseite heruntergeladen werden: https://commons.wmu.se/lib_reports/66/

Eine glänzende Zukunft für die Seefahrt liegt in unseren Händen

David Heindel, Vorsitzender der ITF-Seeleutesektion und Finanzbeauftragter der Seafarers' International Union of North America (SIU), teilt seine Gedanken über die Zukunft der Seeschifffahrt nach der Coronavirus-Pandemie mit dem Seeleute-Bulletin



Wie bist du zur Seeschifffahrt gekommen?

Ich bin Seemann zweiter Generation. Mein Vater fuhr als Chefsteward, und als ich volljährig wurde, legte er mir nahe, mich im Paul Hall Center for Maritime Training and Education der Gewerkschaft SIU anzumelden. Es ist eine Familienangelegenheit – meine beiden ältesten Söhne wurden auch Seeleute.

Was haben deine beruflichen Tätigkeiten dich gelehrt?

Ich begann meine Laufbahn im Maschinenraum als nicht lizensierter Mannschaftsdienstgrad und fuhr in allen Mannschaftsdienstgraden, bis ich 1979 Dritter Stellvertretender Ingenieur mit Befähigungszeugnis wurde. Danach ging ich an Land, um hauptamtlich für die SIU zu arbeiten.

Die Seefahrt war für mich sehr befriedigend, sowohl emotional wie auch finanziell. Die Branche hat sich seit 1973 mit kleineren Besatzungen, Automatisierung, ständiger Weiterbildung und zig Bestimmungen sehr verändert, und die Romantik der Seefahrt ist verschwunden. Doch wo sonst können junge Männer und Frauen aus der Mittelklasse oder Unterprivilegierte einen Arbeitsplatz finden, der Reisen rund um die Welt, ein anständiges Leben und Begegnungen mit interessanten Menschen bietet? Es gibt jedoch auch eine Schattenseite. Mit der Ausbreitung des Billigflaggensystems können Seeleute skrupellosen Schiffseigentümern und Bemannungsagenten zum Opfer fallen – und tun dies auch. Obwohl das Seearbeitsübereinkommen (MLC) Mindestnormen für die Branche vorsieht, gibt es viele Lücken zu bewältigen, damit das MLC relevant bleibt.

Was hat die Seeschifffahrt aus der Coronavirus-Pandemie gelernt?

Die wichtigste Erkenntnis ist für mich, dass wir als Branche, sowohl Arbeitnehmer als auch Arbeitgeber, die Seeschifffahrt aus ihrem Schattendasein führen müssen, indem wir die Öffentlichkeit über die entscheidenden Verbindungen zu ihrem täglichen Leben aufklären. Ohne öffentliche Unterstützung und nationale Führungskräfte, die die Bedeutung der maritimen Lieferkette verstehen, riskieren wir weitere Vorfälle wie die derzeitige Crewwechsel-Krise, die die gefährdete Lage der Seeleute ans Licht gebracht hat. Die Tatsache, dass Staaten zwar ein MLC unterzeichnen können, in einer Krise jedoch dessen Einhaltung verweigern, MUSS geklärt werden.

Eine weitere Erkenntnis ist, dass wir mehr erreichen können, wenn wir zusammenarbeiten. Unsere Zusammenkünfte mit Arbeitgebern erbrachten uns eine gemeinsame Position zum Umgang mit Coronavirus und der daraus entstandenen Krise beim Austausch von Crews. Obwohl wir die Krise nicht gänzlich gelöst haben, glaube ich doch, dass wir viel mehr erreicht haben als es getrennt möglich gewesen wäre.

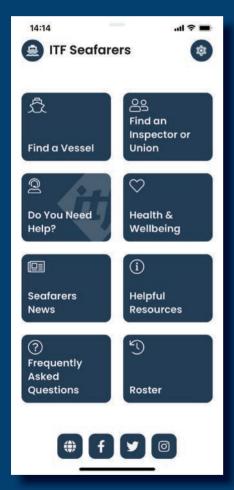
Bist du optimistisch für die Zukunft der Seefahrt?

Ich glaube an eine großartige Zukunft der Seefahrt, aber es liegt in unseren Händen.

Es gibt viele Herausforderungen – z. B. wie man Seeleute gewinnen und binden kann, was für den Erhalt der Branche von wesentlicher Bedeutung ist; oder wie man am besten die Umwelt vor Schadstoffen aus der Seeschifffahrt schützen kann.

Als Gewerkschaften sind wir verpflichtet dafür zu sorgen, dass unser gewählter Beruf lohnend ist und eine sichere Arbeitsumgebung bietet. Die Arbeitgeber sind verpflichtet, mit uns zusammenzuarbeiten, um den Ausgleich unserer Erwartungen sowie dessen Wettbewerbsfähigkeit in der Seeschifffahrt und mit anderen Verkehrsmitteln zu finden.

DER ITF-LEITFADEN: SO BEKOMMT MAN HILFE





Wie finde ich eine maritime Gewerkschaft oder eine*n ITF-Inspektor*in?

Deine erste Anlaufstelle sollte deine Gewerkschaft sein – falls du noch nicht Mitglied bist, solltest du dich informieren, wie du beitreten kannst. Solltest du sofort Hilfe benötigen oder bereits Gewerkschaftsmitglied sein, aber deine Gewerkschaft nicht erreichen können, wende dich an eine*n ITF-Inspektor*in – alle Kontaktdaten sind in diesem Leitfaden enthalten.

ITF-Gewerkschaften findest du unter www.itfseafarers.org – klicke auf "Find an Inspektor or Union".

Falls du ein Mobiltelefon oder Tablet besitzt, kannst du deine KOSTENLOSE "ITF Seafarers"-App jetzt unter www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm herunterladen.

- Kontaktdaten des*der nächsten ITF-Inspektor*in, -Koordinator*in oder Gewerkschaft finden
- Schiffe nachschlagen und die Bedingungen an Bord überprüfen, bevor du anheuerst
- Kontrollieren, ob Ruhezeiten den Vorschriften entsprechen

Mit Smartphone einen kostenlosen QR-Code herunterladen und diesen Code dann scannen.

Kontaktaufnahme zur ITF

SMS/WhatsApp/Viber: (+447523) 515 097 E-Mail: seafsupport@itf.org.uk

Vor der Kontaktaufnahme zur ITF

Halte mit folgender Checkliste die relevanten Daten bereit:

Zu deiner Person

- Name
- Rang
- Staatsangehörigkeit
- Kontaktdaten

Zum Schiff

- Name
- Flagge
- IMO-Nummer
- Aktueller Standort
- Anzahl der Besatzungsmitglieder und deren Staatsangehörigkeit

Zum Problem

- Beschreibe das Problem
- Seit wann bist du an Bord?
- Betrifft dein Problem alle Besatzungsmitglieder?



Verfügbar auf



Anheuern Bemannungsagenturen

Das Seearbeitsübereinkommen 2006 besagt, dass private Bemannungsagenturen reguliert werden müssen. Es verbietet: von Seeleuten für die Vermittlung von Arbeitsplätzen an Bord Gebühren zu verlangen; illegale Heuerabzüge zu tätigen; sowie die Praxis, einzelne Personen auf Schwarze Listen zu setzen. Schiffseigentümer müssen sicherstellen, dass die von ihnen in Anspruch genommenen Bemannungsagenten diese Normen erfüllen.

Vor Vertragsabschluss

Ratschläge der ITF zum Heuervertrag

Die beste Garantie für menschenwürdige Arbeitsbedingungen auf See besteht darin, nur einen solchen Vertrag zu unterschreiben, der in Übereinstimmung mit einem von der ITF anerkannten Kollektivvertrag steht. Andernfalls kannst du dich an folgende Checkliste halten:

- Ohne **schriftlichen Vertrag** keine Arbeit auf einem Schiff aufnehmen.
- Niemals einen Blanko-Vertrag oder einen Vertrag unterschreiben, der dich an **nicht näher erläuterte** oder dir nicht vertraute Bedingungen bindet.
- Überprüfe, ob sich der von dir abzuschließende Vertrag auf einen Kollektivvertrag (CBA) bezieht. Falls dies der Fall sein sollte, vergewissere dich, dass dir die Bedingungen dieses CBA bekannt sind, und bewahre eine Kopie davon zusammen mit deinem Vertrag auf
- Überzeuge dich, dass die **Vertragsdauer** eindeutig festgelegt ist.
- Niemals einen Vertrag unterschreiben, der es in alleinigem Ermessen des Reeders stellt, Änderungen bezüglich der **Vertragsdauer** vorzunehmen. Jegliche Änderung der vereinbarten Vertragsdauer sollte in gegenseitigem Einvernehmen erfolgen.
- Immer sicherstellen, dass der Vertrag klare Angaben über die zu zahlende Grundheuer enthält und dass die regelmäßige Arbeitszeit klar definiert ist (z. B. 40, 44 oder 48 Stunden pro Woche). Gemäß der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) sollte die regelmäßige Arbeitszeit bei maximal 48 Stunden pro Woche (208 pro Monat) liegen.
- Stelle sicher, dass im Vertrag klar definiert ist, wie **Überstunden** bezahlt werden und zu welchem Tarif. Dies kann ein einheitlicher Stundentarif sein, der für alle Stunden bezahlt wird, welche über die regelmäßige Arbeitszeit hinaus geleistet werden. Oder es wird ein fester monatlicher Betrag für eine garantierte Anzahl von Überstunden gezahlt; in diesem Fall sollte der Tarif für alle Stunden, die über die garantierten Überstunden hinaus geleistet werden, klar definiert sein. Gemäß

IAO sollten alle Überstunden zu einem mindestens 1,25-fachen des normalen Stundenlohns entgolten werden.

- Überzeuge dich, dass im Vertrag klar festgelegt ist, wie viele **bezahlte** monatliche **Urlaubstage** du erhalten wirst. Gemäß IAO sollte der jährliche bezahlte Urlaub nicht weniger als 30 Tage (2,5 Tage pro Kalendermonat) betragen.
- Stelle sicher, dass die Bezahlung der regelmäßigen Arbeitsstunden, der Überstunden und der Urlaubstage eindeutig und separat im Vertrag aufgeführt ist.
- Überprüfe, ob im Vertrag festgehalten ist, dass deine **Heimreisekosten** übernommen werden. Unterschreibe niemals einen Vertrag, der eine Klausel enthält, nach der du zur Zahlung eines Anteils deiner Anreise- oder Heimreisekosten herangezogen werden kannst.
- Unterschreibe keinen Vertrag, der es dem Reeder gestattet, während der Laufzeit des Vertrages einen Teil deiner Heuer zurückzuhalten oder einzubehalten. Du solltest ein Recht auf **Auszahlung** deiner gesamten **Heuer** am Ende jedes Kalendermonats haben.
- Sei dir dessen bewusst, dass ein individueller Arbeitsvertrag nicht immer Details über **Zusatzleistungen** enthält. Daher solltest du versuchen, eine Bestätigung (vorzugsweise in Form einer schriftlichen Vereinbarung oder eines vertraglichen Anspruchs) über die finanziellen Zuwendungen in folgenden Fällen zu erhalten:
- Krankheit oder Verletzung während der Laufzeit des Vertrags;
- Tod (zu zahlender Betrag an Familienangehörige);
- Schiffsuntergang;
- Verlust von persönlichem Besitz aufgrund von Schiffsuntergang;

- Vorzeitige Beendigung des Vertrags.
- Unterschreibe keinen Vertrag, der eine Klausel enthält, wonach dein Recht auf Mitgliedschaft in, Kontakt zu, Beratung mit oder Vertretung durch eine(r) Gewerkschaft deiner Wahl eingeschränkt wird.
- Sorge dafür, dass dir eine **Kopie des**von dir unterschriebenen **Vertrags** ausgehändigt wird und dass du diesen sicher aufbewahrst.
- Überprüfe die Kündigungsbedingungen deines Vertrages, einschließlich der vom Schiffseigentümer einzuhaltenden **Kündigungsfristen**.
- Bedenke folgendes: Unabhängig von den Bedingungen wird jeder Vertrag/ jede Vereinbarung, den/die du freiwillig abgeschlossen hast, bei den meisten zuständigen Gerichten als **rechtsverbindlich** betrachtet.
- Bewahre Kopien deines Vertrags, der Heuerabrechnungen sowie weiterer Schriftstücke des Schiffseigentümers und Bemannungsagenten, die sich auf deine Arbeitsbedingungen beziehen, sorgsam auf, auch nach Beendigung deines Einsatzes auf dem Schiff. Du wirst sie als Beweismittel benötigen, falls etwas schiefgeht und du deinen Anspruch auf Heuern oder Entschädigung geltend machen musst.

Um festzustellen, ob für dein Schiff ein von der ITF genehmigter Kollektivvertrag abgeschlossen wurde, rufe <u>www.itfseafarers.org</u> auf und klicke den Tab "Look Up a Ship" an.

Nutze die neue ITF-Seeleute-App für Mobiltelefone und Tablets, um ein Schiff nachzuschlagen: www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

Verzeichnis der ITF-Inspektor*innen

NAME	FUNKTION	LAND	HAFEN	BÜRONUMMER	MOBILTELEFON	E-MAIL
Hassen Mellis	Inspektor	Algerien	Algier	+213 21 65 31 87	+213 559 407 839	mellis_hassen@itf.org.uk
Roberto Jorge Alarcón	Koordinator	Argentinien	Rosario	+54 (0) 11 4300 9700	+54 9 11 4414 5687	alarcon_roberto@itf.org.uk
lan Bray	Koordinator	Australian	Fremantle	+61 2 92679134 +61 3 9329 5477	+61 403 325 376	bray_ian@itf.org.uk purcell matt@itf.org.uk
Dan Crumlin	Stelly. Koordinator	Australien Australien	Melbourne	+61 2 92679134	+61 418 387 966 +61 400 418 871	
Sarah Maguire	Inspektor Inspektorin	Australien	Sydney Gladstone	+61 2 92679134	+61 434525416	cumlin_dan@itf.org.uk maguire_sarah@itf.org.uk
Christian Roos	Inspektor	Belgien	Zeebrügge/Gent	+32 2 549 11 03	+32 486 12 38 90	roos_christian@itf.org.uk
Marc Van-Noten	Inspektor	Belgien	Antwerpen	+32 3 224 3419	+32 475 77 57 00	van-noten_marc@itf.org.uk
Rino Huijsmans	Inspektor	Belgien	Antwerpen	+32 3 224 3414	+32 473 97 31 95	huijsmans_rino@itf.org.uk
Ali Zini	Inspektor	Brasilien	Paranagua	+ 55 (61) 3322-3931	+55 41 99998 0008	zini_ali@itf.org.uk
Renialdo de Freitas	Inspektor	Brasilien	Santos	+ 55 (61) 3322-3931	+55 13 99761 0611	defreitas_renialdo@itf.org.uk
Vladimir Miladinov	Inspektor	Bulgarien	Varna	+359 2 931 5124	+359 887 888 921	miladinov_vladimir@itf.org.uk
Peter Lahay	Koordinator	Kanada	Vancouver	+1 604 251 7174	+1 604 418 0345	lahay_peter@itf.org.uk
Karl Risser	Inspektor	Kanada	Halifax	+1 902 455 9327	+1 902 237 4403	risser_karl@itf.org.uk
Nathan Smith	Inspektor	Kanada	Vancouver	+1 604 251 7174	+1 604 791 5216	smith_nathan@itf.org.uk
Vincent Giannopoulos	Inspektor	Kanada	Montreal	+1 514 931 7859	+1 514 970 4201	giannopoulos_vincent@itf.org.uk
Miguel Sanchez Enciso	Inspektor	Kolumbien	Barranquilla	+57 310 657 3399	+57 310 657 3399	sanchez_miguel@itf.org.uk
Joachim Mel Djedje-Li	Inspektor	Elfenbeinküste	Abidjan	+225 21 35 72 17	+225 07 88 00 83	Djedje_Joachim@itf.org.uk
Romano Peric		Kroatien	Dubrovnik/Ploce	+385 20 418 992	+385 99 266 2885	peric_romano@itf.org.uk
Luka Simic	Inspektor	Kroatien	Rijeka	+385(0)51 325 340	+385 97 793 9521	simic_luka@itf.org.uk
Milko Kronja	Inspektor	Kroatien	Sibenik	+385 22 200 320	+385 98 336 590	kronja_milko@itf.org.uk
Morten Bach Peter Hansen	Inspektor Inspektor	Dänemark Dänemark	Kopenhagen Kopenhagen	+45 88 92 03 55 +45 36 36 55 85	+45 21 64 95 62 +45 30 58 24 56	bach_morten@itf.org.uk hansen_peter@itf.org.uk
Jaanus Kuiv	Inspektor	Estland	Tallinn	170 00 00 00 00	+372 52 37 907	Kuiv_Jaanus@itf.org.uk
Kenneth Bengts		Finnland	Helsinki	+358 9 615 20 258	+358 40 455 1229	bengts_kenneth@itf.org.uk
Jan Örn	Stelly. Koordinator	Finnland	Turku	+358 9 613 20 236	+358 40 523 33 86	orn_jan@itf.org.uk
Ilpo Minkkinen	Inspektor	Finnland	Helsinki		+358 40 7286932	minkkinen ilpo@itf.org.uk
Pascal Pouille	Koordinator	Frankreich	Dunkerque	+33 3 28 21 32 89	+33 6 80 23 95 86	pouille_pascal@itf.org.uk
Corine Archambaud	Inspektorin	Frankreich	Le Havre		+33 6 85 52 27 67	archambaud_corine@itf.org.uk
Geoffroy Lamade	Inspektor	Frankreich	St. Nazaire	+33 2 40 22 54 62	+33 660 30 12 70	lamade_geoffroy@itf.org.uk
Laure Tallonneau	Inspektorin	Frankreich	Brest	+33 2 98 85 21 65	+33 6 85 65 52 98	tallonneau_laure@itf.org.uk
Yves Reynaud	Inspektor	Frankreich	Marseille		+33 6 07 68 16 34	reynaud_yves@itf.org.uk
Merab Chijavadze	Inspektor	Georgien	Batumi	+995 422 270177	+995 5 93 261303	chijavadze_merab@itf.org.uk
	Koordinator	Deutschland	Bremerhaven	+49 471 92189209	+49 151 27037384	hemme_sven@itf.org.uk
Susan Linderkamp	Stellv. Koordinatorin	Deutschland	Bremen	+49 421 330 33 33	+49 1511 2 666 006	linderkamp_susan@itf.org.uk
Hamani Amadou	Inspektor	Deutschland	Rostock	+49 381 670 0046	+49 170 7603862	amadou_hamani@itf.org.uk
Karin Friedrich	Inspektorin	Deutschland	Hamburg	+49 40 2800 6812	+49 170 85 08 695	friedrich_karin@itf.org.uk
Markus Winchmann	Inspektor	Deutschland	Hamburg	+49 40 2800 6811	+49 151 18868438	winchmann_markus@itf.org.uk
Catherine Haizel Liam Wilson	Inspektorin	Ghana Großbritannien	Tema Schottland	. 44 4004 040 440	+233 266 457 793 +44 7539 171 323	haizel_catherine@itf.org.uk wilson_liam@itf.org.uk
Tommy Molloy	Inspektor Inspektor	Großbritannien	Nordwestengland	+44 1224 210 118 +44 151 639 8454	+44 776 418 2768	molloy_tommy@itf.org.uk
Stamatis Kourakos	Koordinator	Griechenland	Piräus	+30 210 411 6610/6604	+30 6 9 77 99 3709	kourakos_stamatis@itf.org.uk
Costas Halas	Inspektor	Griechenland	Piräus	+30 210 411 6610/6604	+30 6944 297 565	halas_costas@itf.org.uk
Nikolaos Chalas	Inspektor	Griechenland	Piräus	100 210 111 00 10/000 1	+30 69420 35 881	Chalas_Nikos@itf.org.uk
Jason Lam Wai Hong	Inspektor	China	Hongkong	+852 2541 8133	+852 9735 3579	lam_jason@itf.org.uk
Jónas Gardarsson	Inspektor	Island	Reykjavik	+354 551 1915	+354 892 79 22	gardarsson_jonas@itf.org.uk
B. V. Ratnam	Inspektor	Indien	Visakhapatnam	+91 8912 502 695 / 8912 552 592	+91 9 8481 980 25	ratnam_bv@itf.org.uk
Chinmoy Roy	Inspektor	Indien	Kalkutta	+91 33 2439 6184	+91 98300 43094	roy_chinmoy@itf.org.uk
K. Sreekumar		Indien	Chennai	+91 44 2522 3539	+91 9381001311	kumar_sree@itf.org.uk
Louis Gomes	Inspektor	Indien	Mumbai	+91 22 2261 8368	+91 8080556373	gomes_louis@itf.org.uk
Mukesh Vasu	Inspektor	Indien	Kandla	+91 2836 226 581	+91 94272 67843	vasu_mukesh@itf.org.uk
Thomas Sebastian		Indien	Kochi	+91 484 2666409	+91 98950 48607	sebastian_thomas@itf.org.uk
Michael Whelan Assaf Hadar		Irland Israel	Dublin Haifa	+972 48 51 22 31	+353 872501729 +972 522 977 127	hadar_assaf@itf.org.uk
Francesco Di Fiore		Italien	Genua	+39 10 25 18 675	+39 33 1670 8367	difiore francesco@itf.org.uk
Gianbattista Leoncini		Italien	Tarent	+39 99 4707 555	+39 335 482 703	leoncini_gianbattista@itf.org.uk
Paolo Serretiello		Italien	Neapel	+39 81 265021	+39 335 482 706	serretiello_paolo@itf.org.uk
Paolo Siligato		Italien	Triest		+39 3484454343	siligato_paolo@itf.org.uk
Fusao Ohori		Japan	Tokio	+81 3 5410 8320	+81 90 6949 5469	ohori_fusao@itf.org.uk
Junya Ishino		Japan	Nagoya	+81 52 655 5880	+81 90 5553 8193	ishino_junya@itf.org.uk
Shigeru Fujiki		Japan	Chiba	+81 3 3735 0392	+81 90 9826 9411	fujiki_shigeru@itf.org.uk
Yoshihiro Toyomitsu	Inspektor	Japan	Tokio	+81 3 5410 8320	+81 90 5306 2494	toyomitsu_yoshihiro@itf.org.uk
		Kenia	Mombasa	+254 41 2230027	+254 721 425828	mutugi_betty@itf.org.uk
	Koordinatorin	Südkorea	Incheon	+82 32 881 9880	+82 10 5441 1232	kim_hk@itf.org.uk
Bae Jung Ho		Südkorea	Busan	+82 51 463 4828	+82 10 3832 4628	bae_jh@itf.org.uk
Moon Hyeokjin Norbert Petrovskis		Südkorea Lettland	Busan	+82 51 469 0294 +371 677 09242	+82 10 4444 8436 +371 292 15136	hyeokjin_moon@itf.org.uk petrovskis_norbert@itf.org.uk
Andrey Chernov		Lettland	Riga Klaipeda	75/10//08/4/	+371 292 15136	chernov_andrey@itf.org.uk
		Malta	Valletta	+356 79969670	+356 79969670	falzon_paul@itf.org.uk
Enrique Lozano Díaz		Mexiko	Veracruz	+52 229 932 1367	+52 229 161 0700	lozano_enrique@itf.org.uk
Jose Ramirez		Mexiko	Manzanillo		+52 314 172 8089	ramirez_jose@itf.org.uk
Tomislav Markolović		Montenegro	Bar	+382 30 315 105	+382 69 032 257	markolovic_tomislav@itf.org.uk
Hamid Rachik		Marokko	Casablanca	+212(0) 5 22 21 96 26	+212 (0) 6 48 13 09 57	rachik_hamid@itf.org.uk
Han Bo Tun		Myanmar	Yangon	+ 95 1 203874	+959 250 143 678	tun_han@itf.org.uk
Aswin Noordermeer	Inspektor	Niederlande	Rotterdam		+31 6 53 337522	noordermeer_aswin@itf.org.uk
Debbie Klein	Inspektorin	Niederlande	Rotterdam		+31 6 53 182 734	klein_debbie@itf.org.uk
	Inspektor	Niederlande	Rotterdam		+31 622 89 08 77	mol_gijs@itf.org.uk
Koen Keehnen	Inspektor	Niederlande	Rotterdam	0.4.004.7040	+31 624 336109	keehnen_koen@itf.org.uk
Grahame McLaren		Neuseeland	Wellington	+64 4 801 7613	+64 21 292 1782	mclaren_grahame@itf.org.uk
Angelica Gjestrum		Norwegen	Oslo	+47 22 82 58 24	+47 9 77 29 357	gjestrum_angelica@itf.org.uk
Truls M. Vik Steder Yngve Lorentsen		Norwegen Norwegen	Porsgrunn Tromsø	+47 35 54 82 40 +47 77 69 93 46	+47 90 98 04 87 +47 414 01 222	steder_truls@itf.org.uk lorentsen_yngve@itf.org.uk
i ngve Lotetilsett	μιοροκιοι	I 101 MEGEII	שטוווטוו	[1-17 17 00 00 4 0	1-71 - 71 - 71 - 72 - 72 - 73	ioronioon_yngveeiii.org.uk

Hilfe für Seeleute rund um die Welt





Verzeichnis der ITF-Inspektor*innen (Forts.)

NAME	FUNKTION	LAND	HAFEN	BÜRONUMMER	MOBILTELEFON	E-MAIL
Luis Carlos Fruto	Inspektor	Panama	Cristobal/Balboa	+507 315 1904	+507 6617 8525	fruto_luis@itf.org.uk
Arvin Ivan Peralta	Inspektor	Philippinen	Manila		+63 919 096 7187	peralta_arvin@itf.org.uk
Joselito Pedaria	Inspektor	Philippinen	Cebu City	+63 32 256 16 72	+63 920 9700 168	pedaria_joselito@itf.org.uk
Adam Mazurkiewicz	Koordinator	Polen	Szczecin	+48 91 4239707	+48 501 539329	mazurkiewicz_adam@itf.org.uk
Grzegorz Daleki	Inspektor	Polen	Gdynia/Gdansk	+48 58 6616096	+48 514 430 374	daleki_grzegorz@itf.org.uk
João de Deus Gomes Pires	Inspektor	Portugal	Lissabon	+351 21 391 8181	+351 91 936 4885	pires_joao@itf.org.uk
Jose A. Claudio Baez	Inspektor	Puerto Rico	San Juan	+1 212 425 1200	+1 787 318 0229	baez_jose@itf.org.uk
Adrian Mihalcioiu	Inspektor	Rumänien	Constantza	+40 241 618 587	+40 722 248 828	mihalcioiu_adrian@itf.org.uk
Sergey Fishov	Koordinator	Russland	St. Petersburg	+7 812 718 6380	+7 911 096 9383	fishov_sergey@itf.org.uk
Kirill Pavlov	Inspektor	Russland	St. Petersburg	+7 812 718 6380	+7 911 929 04 26	pavlov_kirill@itf.org.uk
Olga Ananina	Inspektorin	Russland	Noworossijsk	+7 8617 612556	+7 9887 621232	ananina_olga@itf.org.uk
Petr Osichansky	Inspektor	Russland	Wladiwostock	+7 4232 401240	+7 914 790 6485	osichansky_petr@itf.org.uk
Rodion Sukhorukov	Inspektor	Russland	St. Petersburg	+7 812 718 6380	+7 921 952 2562	sukhorukov_rodion@itf.org.uk
Vadim Mamontov	Inspektor	Russland	Kaliningrad	+7 4012 656 840/475	+7 9062 38 68 58	mamontov_vadim@itf.org.uk
Daniel Tan	Kontakt	Singapur	Singapur	+65 63795666	+65 9616 5983	daniel_tan@seacare.com.sg
Gwee Guo Duan	Kontakt	Singapur	Singapur	+65 6390 1611	+65 9823 4979	duan_gwee@itf.org.uk
Luz Baz	Koordinatorin	Spanien	Vigo		+34 660 682 164	baz luz@itf.org.uk
Esteban Pereda	Inspektor	Spanien	Bilbao	+34 94 4037700	+34 688 75 53 35	pereda esteban@itf.org.uk
Gonzalo Galan	Inspektor	Spanien	Las Palmas		+34 638 809 166	galan_gonzalo@itf.org.uk
Juan Garcia	Inspektor	Spanien	Valencia	+34 96 367 06 45	+34 628 565 184	garcia juan@itf.org.uk
Marc Marti Gil	Inspektor	Spanien	Barcelona		+34 699 550 578	marti marc@itf.org.uk
Ranjan Perera	Inspektor	Sri Lanka	Colombo	+94 112 583040	+94 77 314 7005	perera_ranjan@itf.org.uk
Annica Barning	Koordinatorin	Schweden	Malmö		+46 70 57 49 714	barning annica@itf.org.uk
Fredrik Bradd	Stelly. Koordinator	Schweden	Umea	+46 10 4803103	+46 761006445	bradd fredrik@itf.org.uk
Göran Larsson	Inspektor	Schweden	Göteburg	+46 10 480 3114	+46 70 626 7788	larsson_goran@itf.org.uk
Haakan Andre	Inspektor	Schweden	Norrköping	+46 8 791 41 02	+46 70 574 2223	andre hakan@itf.org.uk
		Taiwan, China	Kaoshiung	+886 7 5212380	+886 988513979	tu tse-ting@itf.org.uk
Muzaffer Civelek	Inspektor	Türkei	Istanbul		+90 535 663 3124	civelek muzaffer@itf.org.uk
Nataliya Yefrimenko	Inspektorin	Ukraine	Odessa	+380 482 429 901	+380 50 336 6792	yefrimenko_nataliya@itf.org.uk
Dwayne Boudreaux	Koordinator	USA	Golfküste	+ 1 504 581 3196	+1 504 442 1556	boudreaux dwayne@itf.org.uk
Enrico Esopa	Koordinator	USA	Ostküste	+1 201 434 6000 (ext 240)	+1 201 417 2805	esopa enrico@itf.org.uk
	Koordinator	USA	Westküste		+1 206 331 2134	engels jeff@itf.org.uk
Barbara Shipley		USA	Baltimore/Norfolk	+1 757 622 1892	+1 202 412 8422	shipley barbara@itf.org.uk
Corey Connor	Inspektor	USA	Charleston		+1 843 469 5611	connor corey@itf.org.uk
Eric White	Inspektor	USA	Florida		+1 813-576 9805	white eric@itf.ora.uk
Martin D. Larson	Inspektor	USA	Portland		+1 503 347 7775	larson martin@itf.org.uk
Sam Levens	Inspektorin	USA	San Francisco		+1 415 490 8956	levens sam@itf.org.uk
Shwe Tun Aung	Inspektor	USA	Houston	+1 713 659 5152	+1 713 447 0438	aung shwe@itf.org.uk
Stefan Mueller-Dombois		USA	Los Angeles - Südkalifornien	+1 562 493 8714	+1 562 673 9786	mueller stefan@itf.org.uk
Michael Baker		USA	Cleveland	+1 216 781 7816	+1 440 667 5031	baker michael@itf.org.uk
or Baker	1	1 - 5/1	1	1	1	

Um eure Rechte kämpfen

Was man vorher wissen muss

Die ITF hat sich dazu verpflichtet, Seeleuten auf Billigflaggenschiffen zu gerechten Heuern und ordentlichen Kollektivverträgen zu verhelfen.

Manchmal müssen Seeleute zu Rechtsverfahren bei örtlichen Gerichten greifen. In anderen Fällen kann ein Boykott gegen ein Schiff eingeleitet werden. Je nach Ort sind unterschiedliche Maßnahmen angeraten. Die richtige Aktion in einem Land kann in einem anderen Land ganz falsch sein.

Man sollte mit dem*der örtlichen ITF-Vertreter*in Kontakt aufnehmen und sich beraten lassen. E-Mail-Kontaktadressen und Telefonnummern sind im Mittelteil dieses Bulletins angegeben. Auch solltest du dich vor Ort rechtlich beraten lassen, bevor du etwas unternimmst.

In einigen Ländern behindern Gesetze den Streik von Seeleuten. In diesem Fall werden die örtlichen

ITF-Gewerkschaftsvertreter*innen dies erklären.

In vielen Ländern kann man jedoch durch einen Streik einen Arbeitskonflikt für sich entscheiden – hier ist wiederum die örtliche Beratung ausschlaggebend. Ein Streikrecht genießt man in vielen Ländern, solange das Schiff im Hafen liegt und nicht auf See ist.

Bei jeglicher Streikmaßnahme ist es wichtig, diszipliniert, friedlich und einig zu bleiben. Denk daran: Das Streikrecht ist ein grundlegendes Menschenrecht, das in vielen Staaten gesetzlich bzw. verfassungsrechtlich garantiert ist.

Was auch immer du vorhast – sprich vorher mit den örtlichen ITF-Vertreter*innen. Gemeinsam können wir den Kampf um Gerechtigkeit und Einhaltung von Grundrechten gewinnen.

Schiffsunglücke

Es gibt international Richtlinien, die sicherstellen, dass Seeleute fair behandelt werden, falls ihr Schiff in einen Unfall auf See verwickelt wird. Dies gilt für die Behandlung durch den Reeder, den Hafen, den Küstenstaat, den Flaggenstaat oder auch durch die Gesetze ihres eigenen Staates. Hier informieren wir dich über deine Rechte in einem solchen Fall:

- Du hast Anspruch auf einen Anwalt. Verlange einen Anwalt, bevor du Fragen beantwortest oder Erklärungen abgibst, da diese bei künftigen Rechtsverfahren gegen dich verwendet werden könnten.
- Du musst verstehen können was gesagt wird verlange den Abbruch des Verhörs durch die Behörden, falls du etwas nicht verstehst. Falls du Schwierigkeiten mit der Sprache hast, verlange eine*n Dolmetscher*in.
- Deine Reederei ist verpflichtet, dir zu helfen bitte deine Reederei und/oder Gewerkschaft um Rat und Unterstützung

Weitere Informationen unter: <u>www.itfseafarers.org/your_legal_rights.cfm</u>

Betrugsmasche!

Anwerbebetrügereien, die auf Seeleute abzielen, nehmen zu und werden intelligenter. Falls eine großartige freie Stelle in den sozialen Medien beworben oder dir aus heiterem Himmel ein fantastisches Jobangebot unterbreitet wird – Vorsicht. Es handelt sich wahrscheinlich um Betrug und sollte sofort ignoriert werden

Erhält man per E-Mail oder auf einem Account arbeitsübereinkommen musst du für die Verder sozialen Medien ein großartiges Stellenangebot mit fantastischen Heuern, sollte man es sofort löschen und seine Freunde warnen. Es handelt sich um Betrug. Bekannte Schifffahrts- und Kreuzschifffahrtsgesellschaften versenden keine ungebetenen Jobangebote.

Falls auf Facebook, WhatsApp oder anderen Plattformen der sozialen Medien Werbung für einen tollen Job erscheint: ignorieren. Es ist Betrug. Seriöse Unternehmen bieten ihre offenen Stellen nicht in den sozialen Medien an.

Anwerbebetrug ist ein großes Geschäft. Meist läuft es wie folgt ab: Die Betrüger richten eine Webseite ein und benutzen einen echten Unternehmensnamen mit Logo. Sie verbreiten die Nachricht über die sozialen Medien, direkte E-Mails, Werbung und kostenlose Anzeigen. Und dann warten sie darauf, dich einzufangen.

Hast du dich nun auf eine offene Stelle beworben oder das gefälschte Jobangebot angenommen, wird man eine 'einmalige' Gebühr von dir fordern – vielleicht für die Transportkosten zum Schiff, für Visa- oder Verwaltungsgebühren. Das ist rechtswidrig. Gemäß See-

mittlung eines Arbeitsplatzes keine Zahlung leisten. Auch Visagebühren müssen vom Schiffseigentümer übernommen werden. Also nichts zahlen.

Sie werden auch persönliche Daten anfordern - Geburtsdatum, Heimatadresse, Scan deines Passes, Daten zum Bankkonto. Diese Informationen sollten nie preisgegeben werden. Sie können damit Identitätsdiebstahl begehen und dein Bankkonto plündern.

Was kann man noch machen?

• Solltest du auf Arbeitssuche sein, kannst du die Webseiten renommierter Kreuzfahrtgesellschaften und großer Reedereien besuchen. Achte auf Warnsignale auf der Seite, und nimm im Zweifelsfall Verbindung zur offiziellen Geschäftsstelle auf. Die offiziellen Webseiten von Kreuzfahrtunternehmen beinhalten normalerweise einen eigenen Abschnitt mit Stellenangeboten an Land und an Bord, wohin man auch den Lebenslauf senden kann - und viele Betreiber veranstalten sogar kostenlose Rekrutierungsevents.

- · Vorsicht bei Stellenangeboten auf Schein-Webseiten von Reedereien oder Bemannungsagenturen sowie fingierten Stellen auf echten Webseiten, besonders solche, die Stellenangebote kostenlos posten und Werbung beinhalten.
- Alle Jobangebote in den sozialen Medien sorgfältig auf Anzeichen für Betrug prüfen (s. Seite 28).

Und demnächst...

Vor dem Hintergrund des zunehmenden Problems unterhält die ITF inzwischen eine eigene Webseite namens 'ITF ShipBeSure' (www. itfshipbesure.org), um Seeleute im Hinblick auf Betrügereien und Schurkenagenten zu beraten.

Solltest du Zweifel hegen, kannst du per E-Mail an die ITF unter jobscam@itf.org.uk Ratschläge einholen.

Häufige Anzeichen für Betrugsmaschen

- Jede Bitte um Bankverbindungsdaten
- Jede Aufforderung, persönliche Dokumente wie Pass oder Befähigungszeugnisse einzu-
- Eine Mobiltelefonnummer, besonders als Hauptkontaktangabe für eine vermeintliche Geschäftsstelle
- Eine internationale Vorwahlnummer, die nicht passt. So steht z. B. +234 für Nigeria.
- E-Mail-Adressen, die nicht den Namen des Unternehmens enthalten
- E-Mails von Unternehmen mit kostenlosen E-Mail-Providern wie gmail, globomail, yahoo
- E-Mail-Adressen, in denen die Länder-Domain sich vom vermeintlichen Standort der Geschäftsstelle unterscheidet
- Falsch geschriebene oder ungrammatische Mitteilungen

Warnung an Seeleute: Zurücklassung nimmt zu

Fälle von Zurücklassung sind auf Rekordhöhe, weil Seeleute zunehmend Vorgänge um geschuldete Heuern von zwei oder mehr Monaten melden und mehr Unternehmen aufgrund der Pandemie untergehen. Die ITF und ihre Gewerkschaften können im Stich gelassenen Seeleuten nur helfen, wenn um ihre Unterstützung gebeten wird, so der Koordinator des ITF-Inspektor*innen-Teams Steve Trowsdale

Als es 2020 finanziell schwierig wurde, entschied sich eine zunehmende Zahl von Schiffseigentümern, den Schaden unter Missachtung ihrer Verpflichtungen gegenüber Seeleuten nach dem Seearbeitsübereinkommen (MLC) zu begrenzen und ihren Betrieb einzustellen. Die Seeleute waren nach wie vor an Bord; man schuldete ihnen Tausende von unbezahlten Dollar an Heuern. Einige Seeleute steckten zwei Jahre und mehr unter entsetzlichen Bedingungen an Bord fest.

Flaggenstaaten, die das MLC ratifiziert haben, tragen Verantwortung gegenüber Seeleuten. Sie spielen eine zentrale Rolle bei der Absicherung zurückgelassener Besatzungen mit Verpflegung, ausstehender Ansprüche und der Rückreise in die Heimat. Sollten die Seeleute nicht bezahlt worden sein, wird die Behörde des Flaggenstaats oft von der ITF aufgefordert, den Schiffseigentümer zur Zahlung der ausstehenden Heuern zu veranlassen oder zu zwingen. Doch in vielen der von uns bearbeiteten Fällen leiteten die Behörden der Flaggenstaaten wirkungslose oder unzureichende Schritte ein oder weigerten sich, überhaupt zu handeln.

Wir raten Seeleuten dringend, alle verfügbaren Informationen über ein Schiff zu überprüfen, bevor sie etwas unterschreiben. Es gibt zahlreiche Webseiten mit Position und Bestimmungshafen von Schiffen, und die gemeinsame Datenbank der IMO/IAO verzeichnet alle aufgegebenen Schiffe.

Ist man einmal an Bord, ist die Nichtzahlung von Heuern über Wochen und dann Monate ein typisches Zeichen dafür, dass ein Arbeitgeber möglicherweise kurz davorsteht, das Schiff mitsamt Besatzung aufzugeben. Sie versprechen immer wieder, die ausstehenden Heuern zu zahlen und für die Heimreise zu sorgen, wenn die Verträge auslaufen. Dann reagieren sie plötzlich nicht mehr auf eure Mitteilungen. Das MLC schreibt mindestens monatlich zu zahlende Heuern vor. Erhält man mehr als einen Monat lang keine volle Heuerzahlung, stellt dies einen Verstoß gegen das MLC dar.

Seeleute berichten uns davon, wie schwierig es ist, mit ihren Arbeitgebern über Heuern zu streiten; sie fürchten die möglichen Konsequenzen, wenn sie Bedenken äußern. Für die bloße Kon-

taktaufnahme mit der ITF könnten sie bedroht werden. Sie könnten von einem Schiffseigentümer oder Bemannungsagenten auf eine Schwarze Liste gesetzt werden, was bedeuten würde, dass sie keine weiteren Verträge erhielten. Und da gemäß MLC die Arbeitgeber die Kosten für den Transport von Seeleuten zum und vom Schiff vom Arbeitgeber getragen werden müssen, hätte ein wütender Schiffseigentümer die Macht, die Heimschaffung zu verzögern oder zu verweigern.

Es wird schnell deutlich, warum Seeleute lieber keinen Staub aufwirbeln, bis sie völlig verzweifelt sind. Aber du musst den ersten Schritt machen und die ITF um Hilfe bitten, bevor wir Beistand und Unterstützung leisten können. Wenn man also befürchtet, zurückgelassen zu werden, muss man Beschwerde einreichen und sobald wie möglich mit dem Versicherer Kontakt aufnehmen, um keine finanziellen Verluste zu erleiden.

>>>

Falls du Hilfe oder Rat benötigst, sende eine E-Mail an seafsupport@itf.org.uk oder besuche die Facebook-Seite 'ITF Seafarers Support'.

IMO/IAO-Datenbank: https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.home

Erschütternde Meldungen von im Stich gelassener Besatzung





Die meisten Fälle von Zurücklassung geschehen in der arabischen Welt. Mohamed Arrachedi, der ITF-Netzwerkkoordinator in dieser Region, hebt zwei Beispiele hervor

'Wir sind zurückgelassene Seeleute. Unsere Heuern wurden nicht bezahlt. Wir hatten seit gestern Abend keine Mahlzeit.'

Wir erhielten diesen Text von einem Besatzungsmitglied auf dem Frachtschiff *Reggae*. Es wurde erstmals 2019 in Tunesien aufgegeben, bevor man es in die Türkei verlegte. Die Besatzung hatte dem Schiffseigentümer im März 2020 geschrieben und um Heimschaffung gebeten, unter Angabe von psychischen Problemen und fünf Monaten unbezahlter Heuern. Sie wurden ignoriert. Mittlerweile hatten sie weder Lebensmittel noch Wasser und benötigten dringend Hilfe.

Die ITF forderte den Flaggenstaat Komoren wiederholt zum Eingreifen auf. Es kam keine Reaktion. Monatelang fuhr das Schiff von Tunesien nach Griechenland und in die Türkei und dann zurück nach Griechenland.

Die türkischen Seeleute konnten nicht mehr. Sie gingen am 1. April in ihrem Heimathafen von Bord; ein Teil ihrer Heuern stand noch aus. Die fünf indischen Besatzungsmitglieder blieben jedoch bis 28. Juli an Bord und flogen mit ihren geschuldeten Heuern in Höhe von insgesamt USD 52.850 nach Hause zu ihren Familien.

'Dem Schiff ist der Diesel für die Beleuchtung ausgegangen. Ich befürchte wirklich das Allerschlimmste und schwöre, dass die Besatzung sich Schaden zufügen könnte.'

Dieser Seemann wurde im November 2019 auf der unter der Flagge Tansanias fahrenden *Nader* im Hafen von Suakin (Sudan) im Stich gelassen. Die Bedingungen an Bord des 43 Jahre alten Frachtschiffes waren katastrophal. Neun Monate lang sahen sich die sechs ägyptischen Crewmitglieder nahezu täglich einer Knappheit an Lebensmitteln, Frischwasser und Kraftstoff für die Schiffsbeleuchtung ausgesetzt. Mit Unterstützung der Hafenbehörden half die ITF – und hier vor allem unser Kontakt Abdehafiz – den Seeleuten mit Kraftstoff und Verpflegung aus. Mit Hilfe der ITF konnte die Crew im Juli 2020 mit eingetriebenen Heuern in Höhe von insgesamt USD 60.308 in die Heimat zurückkehren.

Besatzung der *Viet Tin 01* zuhause, doch Heuern weiterhin ausstehend

Zwölf Seeleute waren vor der malaysischen Küste ohne Lebensmittel, Wasser oder Kraftstoff gestrandet, als die Viet Tin 01 von ihrem vietnamesischen Eigentümer aufgegeben wurde. Jason Lam, ITF-Netzwerk-Koordinator für Asien/Pazifik und in Hongkong ansässiger ITF-Inspektor, lobt die gewerkschaftlichen Bemühungen zu ihrer Unterstützung

Als der Fall der ITF im Juni 2020 bekannt wurde, begann die uns angeschlossene Gewerkschaft National Union of Seafarers Peninsular Malaysia (NUSPM) mit der Bereitstellung von Lebensmitteln und Frischwasser, neben Unterstützung durch die vietnamesische Botschaft in Kuala Lumpur.

"Der Treibstoffmangel ließ die Crew ohne Kühlung in brütender Tageshitze und ohne kritische Navigationslichter in der Nacht zurück," so NUSPM-Generalsekretär Ikmal Azam Thanaraj Abdullah.

"Die Crew war in einem schrecklichen Zustand. Sie waren durstig, hungrig und liefen wegen der fehlenden Beleuchtung an Bord große Gefahr, verletzt zu werden oder zu ertrinken, falls ein anderes Schiff mit ihnen kollidierte, während sie schliefen. Ein Unfall war vorprogrammiert."

Die NUSPM setzte sich mit dem malaysischen Schifffahrtsamt und dem zuständigen Agenten für die Genehmigung ein, die Besatzungsmitglieder an Land zu bringen. Alle testeten negativ auf Covid-19. Die ITF brachte die Seeleute in einem Hotel unter und kam für ihre Verpflegungs- und Unterkunftskosten auf, während sie sich für ihre Bezahlung und Heimschaffung einsetzte.

Nach zwei angespannten Monaten kamen die vietnamesischen Besatzungsmitglieder im September endlich zuhause an. Sie hoffen auf die Auszahlung der ihnen geschuldeten Heuern aus dem Verkaufserlös des Schiffes. ■

Ein Schiff, zwei zurückgelassene Besatzungen

Innerhalb von Wochen musste die ITF gleich zwei Besatzungen des gleichen aufgegebenen Schiffes zur Hilfe kommen und deren Heimreise organisieren, so Luz Baz. Sie übernahm den Fall, nachdem der ITF-Inspektor in Chile, Juan Villalon-Jones, im November 2020 plötzlich verstarb. Er hatte der ersten Besatzung zur Heimreise verholfen



Im Juni 2019 lief die unter der Flagge Ecuadors fahrende *Manantial* aus Guayaquil (Ecuador) mit einem großen Kran nach Valdivia im Süden Chiles aus. Nach Korrekturen am Kran in Callao (Peru) ging die Fahrt weiter, doch der Kran fiel über Bord. Im September wurde das Schiff arrestiert und in Concepcion Bay (Chile) vor Anker gelegt, wo es seitdem liegt.

Im Februar 2020 nahm die Crew mit Villalon-Jones Kontakt auf. Sie waren im Stich gelassen worden, jedoch noch nicht bereit, rechtliche Schritte gegen das Schiff einzuleiten. Der Inspektor stellte fest, dass die *Manantial* bereits von drei chilenischen Gerichten beschlagnahmt worden war. Im Juli nahm die Crew erneut mit ihm Verbindung auf. Die Bedingungen an Bord waren schlecht, ihre einzigen Lebensmittel wurden ihnen von in Chile lebenden Ecuadorianern besorgt, und sie hatten keine Heuern erhalten. Einige hatten ihre Verträge verlängert und waren seit mehr als einem Jahr an Bord. Es dauerte allerdings noch einen Monat, bis die Besatzung die ITF offiziell um Hilfe bat.

Die Gespräche Villalon-Jones' mit dem Schiffseigentümer Marboni Shipping Cia führten zu nichts. Er stellte beim Covid-Notfonds der ITF-Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute einen Antrag und erhielt am 28. September das Geld für die Heimschaffung der elf ecuadorianischen Seeleute.

Nur ein paar Wochen später nahm die Ablösecrew wegen des gleichen Problems mit Villalon-Jones Kontakt auf und bat die ITF um Unterstützung.

Ich nahm mit den Seeleuten, dem Schiffseigentümer, dem örtlichen Agent Agentals sowie Hafen- und Flaggenstaatsbehörden Kontakt auf. Agental stimmte der dringenden Lieferung von Verpflegung und Wasser an Bord zu, aber Marboni machte geltend, dass sie aufgrund der Arrestierung des Schiffes kein Geld für die Auszahlung der Heuern hätten.

Die ITF-Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute zahlte alle Heimreisekosten sowie Test- und Quarantänekosten, und die fünf Seeleute kamen am 26. November zuhause an. Marboni schuldete ihnen weiterhin ihre Heuern in Höhe von insgesamt USD 22.000. ■

Italienische Inspektor*innen zwingen Palmali zur Heuerzahlung an Crews fünf aufgegebener Schiffe

Nachdem er Schulden von mehr als USD 900.000 aufgetürmt und für bankrott erklärt wurde, gab der türkisch/ aserbaidschanische Schiffseigentümer Palmani 2020 viele Schiffe mit ihren Besatzungen im Mittelmeer auf. Livia Martini, stellvertretende ITF-Koordinatorin in Italien, erzählt von dem Aufwand, den es von italienischen Inspektor*innen und Gewerkschaften erforderte, für die aserbaidschanischen, russischen, ukrainischen und türkischen Seeleute auf fünf unter Malta-Flagge fahrenden Schiffen in drei Häfen Gerechtigkeit zu erlangen



Die General Shikhlinsky und die Khosrov Bey waren seit März 2020 in Oristano gestrandet; alle Besatzungsmitglieder hatten seit fast einem Jahr keine Heuern erhalten. In Juni unterstützte die ITF die Seeleute bei der Arrestierung der Schiffe und stellte fest, dass die P&I-Versicherungen gefälscht waren. Die Besatzung der General Shikhlinsky reichte alle Unterlagen zur Begründung ihres Anspruchs auf insgesamt USD 154.075,85 geschuldeter Heuern ein, und schließlich übernahm eine neue P&I. Bis Oktober waren alle Seeleute heimgeschafft worden und hatten eine Zahlung in Höhe von vier Monatsheuern erhalten. Die meisten Besatzungsmitglieder der Khosrov Bey sind nun auch zuhause, warten jedoch immer noch auf das Gerichtsurteil, weil keine neue P&I auftauchte.

Einige der 13-köpfigen aserbaidschanischen Crew der Zeynalbdin Tagiyev waren bereits seit 16 Monaten in Venedig an Bord. Die ITF bewegte Hafenbehörde, Küstenwache und andere dazu, Lebensmittel und Hilfe bereitzustellen, und sammelte die Vollmachten der Besatzung für eine gerichtliche Arrestierung in ihrem Namen ein. Eine Bank erklärte sich bereit, die Heuern bis Oktober 2020 zu bezahlen und die Heimreisekosten zu übernehmen. Bis Anfang Dezember waren alle vier Seeleute zuhause.

In Ravenna waren die Besatzungen sowohl der Gobustan als auch der Sultan Bey gestrandet. Unser örtlicher Kontakt unterstützte zusammen mit der Küstenwache und dem lokalen Wohlfahrtskomitee für Seeleute beide Crews und übte Druck auf die Ladungsempfänger der Gobustan aus. Das führte zur Auszahlung von vier Monatsheuern (insgesamt USD 116.000). Die Besatzung der Sultan Bey brauchte länger, um ihren Rechtsanspruch geltend zu machen, weil sie solche Angst vor dem Eigentümer hatten. Ende Oktober 2020 wurden beide Crews in die Heimat zurückgeführt. Die Kosten der Gobustan wurden von der P&I übernommen, doch da die P&I der Sultan Bey gefälscht war, zahlte die ITF und wird das Geld von der maltesischen Flaggenverwaltung zurückfordern. Beide Schiffe sind vom Gericht in Ravenna in die Kette gelegt worden, und die Besatzungen warten auf ihre Abschlusszahlungen aus der Auktion.

Im Februar 2021 standen noch immer mehr als USD 3,2 Mio. Heuerschulden an Seeleute aus, die einst auf zwölf der Palmali-Schiffe in Italien und in der Türkei beschäftigt waren, wo im Mai 2020 sechs Schiffe aufgegeben wurden - mit wenig Lebensmitteln, Wasser und Treibstoff für die an Bord gefangenen Seeleute

Falls du befürchtest, möglicherweise im Stich gelassen zu werden, seit zwei oder mehr Monaten keine Heuern erhalten hast oder nicht mit Lebensmitteln und anderen lebensnotwendigen Dingen versorgt wirst und heimgeschafft werden willst, musst du schnell handeln. Du solltest eine Beschwerde einreichen und mit dem Versicherer direkte Verbindung aufnehmen oder die ITF bitten, dies für dich zu tun. Sonst könnten dir finanzielle Nachteile entstehen.

ITF-Inspektor*innen: für dich da, rund um die Uhr

Das ITF-Inspektor*innen-Team ist weiterhin rund um die Uhr auf Abruf bereit, Seeleuten in Not kontinuierliche Unterstützung zukommen zu lassen. Das Seeleute-Bulletin stellt die neuesten Inspektoren vor, porträtiert das japanische Team und stellt eine aktuelle Übersicht über regionale ITF-Netzwerke mit gewerkschaftlichen Kontakten bereit

Das sind die neuesten Inspektoren:

lan Bray (Fremantle, Australien)

lan fuhr von 1984 bis 2003 als Mannschaftsdienstgrad zur See und wurde dann zum stellvertretenden Geschäftsstellensekretär der Maritime Union of Australia (MUA) in Westaustralien gewählt. 2010 wurde

er stellvertretender nationaler Sekretär der Gewerkschaft, und im Januar 2021 ernannte man ihn zum ITF-Koordinator für Australien. Er möchte etwas bewegen, indem er die Rechte der Seeleute verteidigt und seine Erfahrung mit Kampagnen einsetzt.





Dan Crumlin (Sydney, Australien)

Dan war Seemann und Hafenarbeiter, und vertrat als Gewerkschaftsbeauftragter die Maritime Union of Australia (MUA). Er ist der Meinung, dass es ohne die ITF keine Würde und keinen Anstand bei der Beschäftigung von Seeleuten geben würde. Er ist Inspektor geworden, um die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute zu schützen und verbessern und ihre Rechte zu verteidigen.



Assaf Hadar

(Haifa, Israel) Assaf ist ein 49 Jahre alter Kapitän. Nach seinem Bachelor-Abschluss in Volkswirtschaft fuhr er 12 Jahre in der israelischen Handelsschifffahrt zur See. Als Mitglied der Israeli Sea Officers' Union hat er sich immer für die Rechte und das Wohlergehen seiner Besatzungen eingesetzt und wird als ITF-Inspektor Seeleuten weiterhin Hilfe und Unterstützung zukommen lassen.



Arvin Ivan Peralta (Manila, Philippinen)

Arvin absolvierte die Maritime Akademie Asien/Pazifik und hat als Superintendent im Schiffbau, Schiffsingenieur, Ausbildungsoffizier an Bord, maritimer Ausbilder und Sachverständiger gearbeitet. Er begrüßt die Gelegenheit den Seeleuten zu dienen, die zu seiner Ausbildung beigetragen haben.

Im Profil: Inspektorat

Im Fokus: das japanische Team

Vom Meer umgeben, wird das japanische Handelsvolumen zu 99,6 Prozent durch den Seeverkehr gestützt. Importiert werden Rohöl aus dem Persischen Golf, Eisenerz aus Südamerika und Australien sowie Getreide aus Süd- und Nordamerika. Japan exportiert weltweit Autos, Elektronikteile und Stahl.

Container- und Massengutschiffe mit vielen asiatischen Seeleuten an Bord laufen täglich auf der Fahrt zu anderen Ländern japanische Häfen an. Seeleute aus aller Welt arbeiten auf den einlaufenden Kreuzfahrtschiffen. Und die guten Fischfanggründe Japans ziehen zahllose Fischkutter an. Einige dieser Seeleute verdienen weniger als die international festgelegten Tarife oder arbeiten über die Dauer ihres Vertrags hinaus, auch schon vor Ausbruch der Covid-19-Pandemie.

In Japan unterstützen vier ITF-Inspektoren aus Seeleute- und Hafengewerkschaften die Seeleute. Ihre Gewerkschaften haben Meldesysteme mit den Inspektoren der Hafenstaatenkontrolle eingerichtet.



Fusao Ohori (Tokio) wurde 2002 ITF-Inspektor und ist seit 2011 ITF-Koordinator. Er hat sowohl als nautischer Offizier als auch als Ingenieur gearbeitet und ist mit der Lage von Seeleuten vertraut. In der ITF hat er Ausbildungen zu Fischerei und Kreuzschifffahrt absolviert und kümmert sich auch um Fälle im Stich gelassener Seeleute.



Junya Ishino (Nagoya) wurde in eine Familie von Seeleuten geboren und arbeitet seit 2012 in der Alljapanischen Seeleutegewerkschaft (JSU). Diese Gewerkschaftsarbeit hat ihn dazu inspiriert, ITF-Inspektor zu werden. Er versteht, was junge Besatzungsmitglieder an Bord suchen und hält die Kommunikation mit ihnen offen.



Shigeru Fujiki (chiba) war ca. zwölf Jahre lang Hafenbeschäftigter. Er wurde hauptamtlicher Mitarbeiter des Zenkoku-Kowan (Nationaler Rat der Hafenarbeitergewerkschaften Japans) und wurde zum ITF-Inspektor ernannt. Er respektiert Seeleute, weil Japan auf Exporte und Importe per Schiff angewiesen ist. Auch schützt er Hafenbeschäftigte in Billighäfen



Yoshihiro Toyomitsu (Tokio) wurde 2018 ITF-Inspektor, nachdem er 15 Jahre lang in der JSU-Abteilung für internationale Angelegenheiten beschäftigt war. Der ihm zugeteilte Hafen ist einer der verkehrsreichsten der Welt, und wird von Seeleuten vieler Nationalitäten und Kulturen durchquert. Er wird sein Möglichstes tun, um die Rechte der Seeleute zu schützen und menschenwürdige Arbeit für sie zu sichern.

Esteban Pereda (Bilbao,

(Bilbao, Spanien) Esteban war von 1994 bis 2001 Teilzeit-ITF-Inspektor in

Bilbao. Danach arbeitete er in der baskischen Gewerkschaft ELA in Bilbao und im Gebiet Biscaya. Er war für den Hafenbetrieb sowie für Kontakte zu Schiffsagenten, Spediteuren, Hafenbeschäftigten und Hafenbehörden zuständig. Esteban ist nun ITF-Inspektor in Vollzeit und steht Seeleuten bei ihren Problemen gerne mit Rat und Tat zur Seite.



Nach der Maritimen Sekundarschule in Bakar verbrachte Luka fünf Jahre an der Fakultät für

Seefahrt der Universität von Rijeka und dann drei Jahre als nautischer Offizier auf LNG-Schiffen. Seit 2015 ist er Vorsitzender der Jugendabteilung der Kroatischen Seeleutegewerkschaft. Als ITF-Inspektor glaubt er, dass seine Erfahrung und sein Wissen ihm helfen werden, zur Stärkung der Rechte von Seeleuten beizutragen.



Rodion Sukhorukov

(St. Petersburg, Russland) Der 36-Jährige folgte seinem Vater und Opa in einen Beruf zur See. Rodion ist Absolvent der staatlichen Schifffahrtsakademie Admiral Makarov, durch-

lief die praktische Ausbildung auf einer Werft und bei Reedereien und arbeitete mehr als zehn Jahre bei internationalen Speditionen. Die Berichte über die Probleme von Seeleuten führten dazu, dass er ITF-Inspektor wurde, zuständig für Hochsee-Kreuzfahrtschiffe und Flusskreuzschifffahrt.



Eric White

(Florida, USA) Eric schloss sich der ITF an, um seine maritimen Erfahrungen zum Wohle aller Seeleute weltweit einsetzen zu können, damit alle Besatzungen fair und gleichberechtigt behandelt werden. Er fuhr acht Jahre zur See und verließ sein letztes Schiff, die *Green Bay*, als 1. Ingenieur.



Han Bo Tun

(Yangon, Myanmar) Bo war Gründungsmitglied der IFOMS, Myanmars erster Seeleutegewerkschaft, und ist weiterhin Vorstandsmitglied. Seit rund zehn Jahren unterstützt er Seeleute und fühlt Demut angesichts seiner Ernennung als ITF-Kontakt, da er ausgebeutete Seeleute ohne Stimme vertreten kann. Er wird alles daransetzen, die beste Lösung für in Schwierigkeiten geratene Seeleute zu finden und ihre Leben zu verbessern.

ITF-Netzwerke Im Mittelpunkt der Covid-19-Reaktionen

Die Kontaktnetzwerke der ITF arbeiten zur Unterstützung der Seeleute in Ländern und Häfen ohne ITF-Inspektor*innen und sorgen dafür, dass Schiffseigentümer ihre Verpflichtungen hinsichtlich der Zahlung angemessener Heuern und der Bereitstellung menschenwürdiger Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord einhalten. Die Kontakte werden von den der ITF angeschlossenen Gewerkschaften ernannt

Netzwerk Lateinamerika/ Karibik

Das Netzwerk ist dort tätig, wo die ITF keine Inspektor*innen hat, in Ländern wie El Salvador, Nicaragua, Guatemala, Guyana, Costa Rica, Trinidad & Tobago,

Peru, Uruguay und Venezuela. Es baut Stärke in der Region auf, indem hilfebedürftige Seeleute unterstützt und Solidaritätsaktionen mit Hafenbeschäftigten durchgeführt werden. Das Netzwerk hat sich an ITF-Kampagnen aktiv beteiligt.

Die ITF-Familie war am Boden zerstört, als sie im November 2020 die Nachricht vom Tod des Netzwerk-Koordinators für Lateinamerika/Karibik Juan Villalon-Jones erhielt. Juan war ein absoluter Profi, ein versierter Inspektor und ein Freund aller Seeleute. Wir trauern um ihn.



Kontaktaufnahme mit dem Netzwerk-Koordinator für Lateinamerika/Karibik: Steve Trowsdale (Großbritannien) E-Mail: seafsupport@itf.org.uk

(14 Kontakte in Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Guyana, Nicaragua, Peru, Trinidad & Tobago, Uruguay und Venezuela)

Im Profil: Inspektorat

Netzwerk Asien/ Pazifik

In ihren Heimatländern haben unsere Kontakte den Seeleuten konkrete Unterstützung und Hilfe geleistet und das regionale Netzwerk errichtet. Sie tun dies auf freiwilliger Basis und werden von ihren Organisationen ernannt

Mit Stichtag 30. September 2020 hatte das Netzwerk im laufenden Jahr 41 Fälle abgeschlossen. Dazu

gehörten Zurücklassung in Thailand and Malaysia, Ansprüche auf unbezahlte Heuern, verspätete Ziehscheine in der Heimat, Probleme beim Crewwechsel und Heimführung, Arbeitsunfall und die Anforderung medizinischer Behandlung. Wir konnten rund USD 346.000 ausstehender Heuern für Seeleute sicherstellen.

Während der Pandemie hat der Netzwerk-Koordinator die Kontakte über Crewwechsel-Richtlinien in den verschiedenen Ländern auf dem Laufenden gehalten, damit sie bei der Unterstützung von Seeleuten über präzise Informationen verfügten.



Kontaktaufnahme mit dem Netzwerk-Koordinator für Asien/ Pazifik: Jason Lam (Hongkong)
Tel.: (+852) 9735 3579
E-Mail: lam jason@itf.org.uk

(acht Kontakte in Bangladesch, Kambodscha, Malaysia, Myanmar, Pakistan, Papua-Neuguinea, Salomoninseln und Thailand)

Netzwerk Westafrika

Zwischen Januar und März 2020 waren die Kontakte mit Besuchen auf den ihre Häfen anlaufenden Billigflaggenschiffen beschäftigt, besonders in Bissau, Abidjan, San Pedro, Lomé, Dakar und Cotonou. Als von März bis Juli 2020 die Pandemie in unserer Region ihren Höchststand erreichte, schlossen die Regierungen Häfen, Grenzen und Flughäfen bis auf wesentliche Fracht. Wir rieten unseren Kontakten, sich zuhause in Sicherheit aufzuhalten und sich bei Notfallsituationen auf einem Schiff mit den Hafen-, Arbeits- und Gesundheitsbehörden in Verbindung zu setzen. Nach und nach kehrte wieder Leben in die Häfen ein, und unsere Kontakte konnten zu ihren Routinen zurückkehren.

Bis Ende Oktober hatten unsere Kontakte mehr als 50 Schiffe besucht und Fälle von Krankheit, geschuldeten Heuern, Krankenhausaufenthalten und Heimschaffung aufgrund abgelaufener Verträge bearbeitet.



Kontaktaufnahme mit dem Netzwerk-Koordinator für Westafrika: Bayla Sow (Burkina Faso) E-Mail: seafsupport@itf.org.uk (zwölf Kontakte in Benin, Kamerun, Elfenbeinküste, Guinea-Bissau, Senegal und Togo)

Netzwerk Arabische Welt und Iran

Antrieb für das ITF-Netzwerk Arabische Welt und Iran sind Aktivisten aus Gewerkschaften quer über die Region, die sich um das Wohlergehen der Seeleute sorgen. Auf ihre unermüdliche Tätigkeit ist ein Großteil der Summe von USD 6.213.683 zurückzuführen, welche die ITF 2020 in der Region in insgesamt 176 Fällen ausstehender

Heuern für Seeleute sicherstellen konnte.

In unserer Region wird die größte Zahl von Zurücklassungsfällen bearbeitet. Zwischen Juni und Dezember 2020 unterstützten die ITF und die Netzwerk-Kontakte mehr als 135 Seeleute auf zwölf Schiffen bei ihrer Rückführung zu ihren Familien.

Wir haben nun erstmalig Kontakte in Libyen, Sudan und Ägypten sowie zusätzliche Kontakte im Irak und Oman. Weitere Aus- und Fortbildung für unser Team ist 2021 geplant, und wir bauen neue (oder festigen bestehende) Beziehungen zu den Schifffahrtsbehörden der Region auf.



Kontaktaufnahme mit dem Netzwerk-Koordinator für die Arabische Welt & Iran: Mohamed Arrachedi (Spanien) Tel: +34 629 419 007

E-Mail:

arrachedi_mohamed@itf.org.uk

(31 Kontakte in Algerien, Bahrain, Ägypten, Iran, Irak, Jordanien, Kuwait, Libanon, Libyen, Oman, Sudan, Tunesien und Jemen)

ABL Shipping Ltd & Maritime Centre UK We have been alerted by a number seafarers that a scam is operating where these companies are offering fake jobs and charging fees for unnecessary and fake documentation. The scammers are using websites like www.ablshippingltd.com and www.maritimecenterltd.com and emails from these addresses DON'T GET CAUGHT BY THEM Maritime Centre UK and the website www.maritimecenterltd.com are NOT connected to Martime Centre Ltd, which is a company registered in the UK If you have any concerns about a job offer please contact us at jobscam@itf.org.uk before you give them any personal details, documents or money

Stellenbetrug grassiert in sozialen Netzwerken – Achtung, Seeleute!

Aus heiterem Himmel ein großartiges Jobangebot auf Facebook? Tolle Stellenanzeige auf WhatsApp? Es handelt sich mit hoher Wahrscheinlichkeit um Betrug. Sie sind nur darauf aus, dein Geld oder deine Identität zu stehlen. Steve Trowsdale, ITF-Koordinator

Vorsicht bei traumhaften Jobangeboten: Zu gut, um wahr zu sein

Zwei Opfer von Anwerbebetrügereien erklärten sich bereit, ihre Geschichten anonym zu schildern, um andere Seeleute davor zu bewahren, in die gleiche Falle zu tappen

Der erfahrene Seemann Kapitän X wurde nach 29 Jahren beim selben Unternehmen arbeitslos. Frau Y entschloss sich, in die maritime Welt zu wechseln. Sie suchten beide nach einer Stelle und fielen auf Angebote rein, die aus heiterem Himmel kamen.

Kapitän X wurde über LinkedIn kontaktiert, Frau Y über ihre geschäftliche E-Mail-Adresse. Ein angeblich bei einer seriösen Schifffahrtseinrichtung Beschäftigter beschrieb gut klingende Arbeitsstellen.

Kapitän X – ein Vertrag über zwei Jahre als Kapitän eines Containerschiffs bei Vroon Offshore Services Ltd, monatliche Heuer £ 12.550 (USD 15.843), zwei Monate on/off, zwei Monate Urlaub bei voller Heuerzahlung sowie Wohngeld. Frau Y – Reservierungsagentin bei Maritime Transport Ltd, Heimarbeit, steuerfreies monatliches Gehalt von EUR 3.962 (USD 4.471) sowie eine 'Essenszulage' in Höhe von EUR 1.081 (USD 1.220) monatlich.

Die beiden Unternehmen sind rechtmäßig, hatten jedoch absolut nichts mit der Anwerbung

Die Stellenbeschreibungen, Bewerbungsbögen und anschließenden Verträge trugen alle die Logos und korrekten Postanschriften der echten Unternehmen, doch die Betrüger gaben falsche Informationen und Kontaktdaten an und machten offensichtliche Fehler, darunter die Benutzung eines falschen Namens für Frau Y. Sie googelte das Unternehmen und sah sich bestätigt, dass ihre Korrespondenz von echten Beschäftigten kam. Sie wusste nicht, dass die Betrüger ganz einfach gefälschte E-Mail-Adressen sowie Telefonnummern im Namen der Beschäftigten eingerichtet hatten.

Kapitän X und Frau Y unterzeichneten im Mai 2020 ihre Verträge. Dann begannen die Geldforderungen.

Kapitän X erhielt eine E-Mail von einem angeblichen Beamten der britischen Einwanderungsbehörde, der ihn aufforderte, £ 1.190 (USD 1.500) für eine britische Sozialversicherungsnummer zu zahlen, obwohl er auf See arbeiten würde (Das müsste man niemals bezahlen.). Er leitete die E-Mail und den Vertrag an seinen Rechtsanwalt weiter, der dies als rechtmäßig beurteilte. Daraufhin überwies Kapitän X das Geld.

Dann teilte man Kapitän X mit, dass die Sozialversicherungsnummer nicht bearbeitet werden könne, bis er die Summe von £ 2.400 (USD 3.030) für das 'Britische Nationale Versicherungssystem' (was nicht existiert) bezahlt habe. Der Kontaktmann bestand darauf, die Zahlung an Kapitän X selbst unter Verwendung einer britischen Adresse vorzunehmen, und der Sen-

der müsse ein naher Angehöriger oder guter Freund des Kapitäns sein. Sobald die Sozialversicherungsnummer freigegeben worden sei, so wurde ihm mitgeteilt, könne er das Geld sofort abheben. Darüber beunruhigt, nahm Kapitän X mit seinem Anwalt Verbindung auf, der ihm riet, keine Überweisung vorzunehmen und nach Recherchen den Betrug bestätigte.

Frau Y forderte man auf, EUR 399 (USD 450) für eine Heimarbeitserlaubnis zu zahlen. Sie hatte ein ungutes Gefühl, weil die Gebühr über Western Union an einen Beamten in Guinea gezahlt werden sollte, doch ihr Kontakt versicherte ihr, dass die Banken aufgrund der Pandemie anders arbeiteten. Sie zahlte das Geld und erhielt die Erlaubnis – eine von der International Maritime Labour Union ausgestellte Bescheinigung. Bei Google konnte sie die Organisation nicht finden (sie existiert nicht), und dann kam die zweite Aufforderung zur Zahlung einer Genehmigungsgebühr. Frau Y bat die ITF-Helpline 'Job Scam' um Rat und erfuhr, dass die ganze Sache eine Betrugsmasche war.

Gemeinsam wurden Kapitän X und Frau Y um mehr als £ 1.500 (USD 1.956) betrogen. ■

des Inspektor*innen-Teams, erhält jedes Jahr Tausende von Mitteilungen betrogener Seeleute

Betrüger werden immer schlauer – und das musst auch du werden. Einst waren es nur E-Mails, Anzeigen und gefälschte Webseiten, aber jetzt beuten sie dich auch über Facebook, WhatsApp, LinkedIn, Instagram und andere Social-Media-Plattformen aus. Facebook ist mit Abstand die häufigste Option, und der Versuch, es dem Unternehmen zu melden, gestaltet sich als sehr schwierig.

Die Kontaktweise der Betrüger ändert sich, aber der Kern der Abzocke bleibt genau gleich. Sie versprechen dir einen neuen Job, der sich als inexistent herausstellt. Sie bringen dich um dein Geld und rauben dir manchmal deine Identität. Sie haken dich fest und lassen dich ausbluten. Es bleibt ein Gefühl der Angst und Scham, weil man auf ihre Lügen reingefallen ist.

Sie verwenden die Namen rechtmäßiger Unternehmen und erstellen gefälschte Webseiten, falsche Telefonnummern und E-Mail-Adressen bei kostenlosen Anbietern. Die echten Unternehmen haben keine Kenntnis von den falschen. Oder die Betrüger errichten rein fiktive Unternehmen.

Website-Domänen nehmen ihre Kontrollaufgaben über die bei ihnen registrierten Webseiten nicht richtig wahr. Die ITF legte jüngst Beweise vor, die zur Schließung von zwei Webseiten der Betrugsunternehmen ABL Shipping Ltd und Maritime Centre UK führten.

Manchmal ist der Job tatsächlich echt, entpuppt sich aber als die Hölle. Man zahlt dir keine Heuern, nimmt dir deine Dokumente ab, lässt dich zurück. Und du hast für dieses Vergnügen bezahlt. Erzählt man uns von einem Betrug, tun wir was wir können, um ihn zu enthüllen oder abzustellen. Doch die Gauner richten sich meist unter anderem Namen wieder ein. Der beste Weg, sie zu stoppen ist der, von vornherein vor den Anzeichen auf der Hut zu sein.

Die ITF hat 2021 eine spezielle Webseite mit dem Namen ShipBeSure gestartet, die man unter www.itfshipbesure.org aufrufen kann. Auf dieser Webseite werden wir Bemannungsagenten bewerten, sodass leicht überprüft werden kann, ob sie vertrauenswürdig sind oder nicht. Außerdem enthält sie eine Liste der Personen und Agenten, die uns als Betrüger bekannt sind.

Hochstapler lässt Seeleute in der Türkei auf dem Trockenen sitzen

Anfang Juli 2020 unterzeichneten 20 ukrainische Seeleute über den ukrainischen Bemannungsagenten Artur Kharatyan – Gründer von Kharatyan Crew Management – Heuerverträge für die Arbeit an Bord der *Arif Kaptan* und der *Rachel Borchard*. Sie hatten jeweils zwischen USD 1.500 und USD 7.000 an Kharatyan gezahlt.





Sie wurden zu einem Hotel in Karasu (Türkei) gebracht, wo sie an Bord der Schiffe gehen sollten. Doch die Tage vergingen, und der Austausch der Crew fand nicht statt. Die Seeleute wurden misstrauisch. Nach zwei Wochen schaltete Kharatyan sein Telefon aus. Die Crewmitglieder stellten fest, dass ihre kontinuierlich steigenden Hotelrechnungen nicht bezahlt worden waren. Der Hotelbesitzer beschlagnahmte ihre Pässe als Garantie für die Zahlung der Schulden. Die Seeleute steckten nun in der Türkei fest.

Anfang August kehrten 14 von ihnen auf eigene

Kosten in die Ukraine zurück. Die verbliebenen sechs konnten ihre Hotelschulden nicht begleichen und die Pässe wiedererlangen; einige konnten sich noch nicht einmal die Heimreise leisten.

Der ukrainische Vizekonsul in Istanbul konnte eine Verringerung der Schulden erreichen. Mit Unterstützung der ITF war die Ukrainische Gewerkschaft der Beschäftigten in der Schifffahrtswirtschaft (MTWTU) dann in der Lage, die Schulden zu decken und die Pässe der Seeleute freizukaufen.

"Wir schickten der Crew Geld für Essen und Grundbedürfnisse und buchten die nächstmöglichen Flüge in die Heimat," berichtet der erste stellvertretende Vorsitzende der MTWTU Oleg Grygoriuk. "Da sich die Besatzung für Monate auf See vorbereitet hatten, kauften wir zusätzliches Reisegepäck und stellten sicher, dass ihnen Transfers vom Hotel zum Flughafen Istanbul sowie vom Flughafen Kiew Borispol nach Odessa zur Verfügung standen."

Bis 12. August waren die sechs Seeleute sicher zurück in Odessa.

Doch das war noch nicht alles. Als die MTWTU mit den Schiffseigentümern Verbindung aufnahm, erfuhren sie, dass keiner von beiden

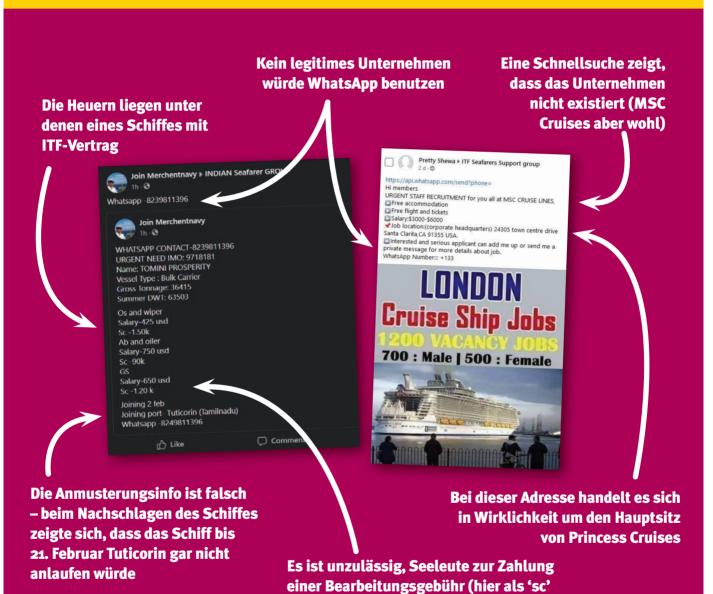
jemals Geschäftsbeziehungen zu Kharatyan Crew Management gehabt hatte und dass die *Arif Kaptan* seit drei Jahren nicht mehr in Betrieb war. Darüber hinaus stellten sie fest, dass Kharatyan seit Jahren wegen Erpressung und Bestechung von Seeleuten strafrechtlich verfolgt wurde.

Die betrogenen Seeleute schlossen sich mehr als 50 weiteren Opfern von Kharatyan an, um ihn mit Hilfe der Strafverfolgungsbehörden zu stoppen. Die Geschichte fand große Beachtung in den ukrainischen Medien.

Einer der 20 Seeleute, Koch Valeriy Rak, erklärte, "Als allererste Fahrt war es eine wirklich schlechte, bittere Erfahrung, aber was kann ich tun? Dank der ITF sind wir wieder zuhause. Wir wollten etwas Geld verdienen, hatten aber Pech. Es ist recht schwierig, in dieser harten Zeit eine Stelle zu finden – wir hätten jeden Job angenommen."

Grygoriuk dazu: "Wir hoffen, dass dies als abschreckendes Beispiel für andere Seeleute dient, damit sie einen möglichen Arbeitsplatz – ein Schiff – überprüfen, bevor sie irgendwo hinfahren oder verdächtigen Vermittlern vertrauen. Wie immer: Verbindung mit der Gewerkschaft aufnehmen... Wir sind für dich da."

WIE MAN EINE ANZEIGE AUF ANZEICHEN VON BETRUG ÜBERPRÜFT



* Mehr über die häufigen Anzeichen von Betrug kann man auf Seite 8 des heraustrennbaren Teils des *Seeleute-Bulletins* lesen.

abgebildet) zu zwingen – in diesem Fall wäre sie USD 1.200 für den Matrosen

Bei Unsicherheit bitte mit deiner Gewerkschaft oder per E-Mail mit der ITF unter jobscam@itf.org.uk Verbindung aufnehmen und um Rat fragen.

Hilfen, um eine Krise sicher und gesund zu überstehen

Auch während der Pandemie haben die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften und Andere sich der gesundheitlichen und sozialen Bedürfnisse von Seeleuten angenommen. Darüber hinaus passen sie mit der ITF ihre Programme dem steigenden Druck an, den Seeleute aufgrund der Crewwechsel-Krise erfahren. Dr. Syed Asif Altaf, Koordinator des globalen **HIV/Aids- und Gesundheits**projekts der ITF, betrachtet das Thema genauer

Probleme mit der psychischen Gesundheit? Neue ITF-Leitlinien als Hilfe

Erschreckend hohe Zahlen bei Depressionsund Angstzuständen unter Seeleuten wurden durch eine Untersuchung der ITF und der ITF-Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute 2019 ans Licht gebracht – und die Covid-19-Pandemie schafft noch mehr Unsicherheit und Angst.

Die Untersuchung ergab, dass ein Viertel der Seeleute deprimiert waren, während 17 Prozent berichteten, unter Angst zu leiden. Also starteten wir die Kampagne 'Nachdenken, Erkennen und Ansprechen', die drei Kernbotschaften enthält.

NACHDENKEN über die Herausforderungen, denen du gegenüberstehst. Es ist entscheidend zu verstehen, dass du nicht allein bist. Finde dich damit ab, dass es Ereignisse gibt, die du nicht kontrollieren kannst. Es ist völlig normal, dass man in dieser schwierigen Zeit gewisse Ängste, Sorgen und Stress empfindet, und wir müssen alle auf uns selbst Acht geben. Stress ist ein normaler Teil des Lebens, doch allzu viel zu lange kann zu physischer und psychischer Krankheit führen und das gesamte Wohlergehen gefährden. Chronischer Stress kann das Risiko erhöhen, an Depressionen und anderen psychischen Gesundheitsproblemen zu erkranken.

Es gibt Schritte, die du ganz leicht durchführen kannst, um Stress bei der Arbeit und zuhause abzubauen und die Kontrolle wiederzugewinnen.



Gesundheit und Wohlbefinden

Probleme mit der psychischen Gesundheit? Neue ITF-Leitlinien als Hilfe (Forts.)



Die Anzeichen und Symptome von Stress frühzeitig zu ERKENNEN ist der Schlüssel zu dessen Bewältigung. Stress hat vielfache Auswirkungen auf den menschlichen Körper. Wenn man nicht schlafen kann, immer Kopfschmerzen hat, den Appetit verliert und sich einsam, frustriert oder manchmal sehr wütend fühlt, könnten dies Anzeichen für Stress sein. Jede*r reagiert anders, sodass sich deine Symptome

von denen eines anderen unterscheiden können.

Informationen sind auf den Social-Media-Plattformen zu Wohlbefinden der ITF und der ITF-Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute (ITF Seafarers' Trust) zu finden. Die ITF organisiert mit dem Norsk Sjømannsforbund auf Facebook eine regelmäßige Live-Session zu Themen der psychischen Gesundheit und des Wohlergehens, darunter Stressmanagement.

ANSPRECHEN und die notwendige Unterstützung erhalten. Dies ist besonders wichtig, falls:

- du kontinuierlich seit mehr als zwei Wochen die meiste Zeit des Tages niedergeschlagen bist:
- · Angst deine Tagesroutine stört; und/oder
- du das Gefühl hast, deine Emotionen nicht kontrollieren zu können.

Man sollte mit einem Freund oder Angehörigen über seine Gefühle reden. Fühlt man sich weiterhin unwohl und beginnt, an Selbstverletzung zu denken, muss man Unterstützung von außen holen. Man sollte eine medizinische Fach-

kraft aufsuchen oder die Telefonhilfsdienste anrufen, die in vielen Ländern rund um die Uhr zur Verfügung stehen.

ITF-Mitgliedsgewerkschaften wie NUSI, AMOSUP und NUSS stellen Seeleuten und ihren Angehörigen Beratungsdienste zur Verfügung; auch einige Schifffahrtsgesellschaften bieten solche Dienste an.

Informationen über verfügbare Dienste gibt es im ITF-Verzeichnis zum Wohlbefinden von Seeleuten unter https://www.itfseafarers.org/en/wellbeing-directory

Darüber hinaus hat die ITF einfache, praktische Merkblätter zu Stressbewältigung und anderen Fragen des Wohlergehens entwickelt – Download unter https://www.itfseafarers.org/en/guidance-factsheets

Anleitungen und Beratung findet man über die ITF-Seeleute-App (Download kostenlos über Google Play und Apple Store) und auf der Facebook-Seite der ITF zu Wohlbefinden unter https://www.facebook.com/ITFWellbeing

Positiv in einer Krise

Dr. Syed Asif Altaf spricht mit Jebsen Gamido, Geschäftsführer von Positibong Marino Philippines Incorporated (PMPI), weltweit einziges Netzwerk HIV-positiver Seeleute.





Was hat Sie dazu inspiriert, PMPI zu gründen? Es kommt aus der persönlichen Erfahrung der Stigmatisierung und Diskriminierung sowie der Notwendigkeit, ungeachtet des HIV/ Aids-Status' Ungerechtigkeit zu bekämpfen und Träumen nachzugehen. Gerade jetzt, bei dem medizinischen und therapeutischen Fortschritt, muss die Welt erkennen, dass Menschen mit HIV und Aids produktiv an der Gesellschaft teilhaben können.

Was möchten Sie durch PMPI erreichen? Gesunde Seeleute sind meist zufriedene Seeleute, und umgekehrt. Unser Auftrag ist die Befähigung der Seeleute, ihrer Angehörigen und der gesamten maritimen Branche durch Bildung und Förderung von Gesundheit und Wohlergehen, um Dauerbeschäftigung sowie Gemeinschaften frei von Stigmatisierung und Diskriminierung zu schaffen.

Wie gehen Sie die Diskriminierung der Anwerber gegen HIV-positive Seeleute an? Wir haben Führungskräfte ausgebildet, die Menschen in Not coachen werden, wie sie mit der Offenlegung, der medizinischen Untersuchung und ihren Rechte umgehen sollen. Sie bieten vertrauliche Beratung und persönliches oder Online-Coaching an. Wir glauben auch, dass friedliche Verhandlungen dazu beitragen können, Schiffseigentümer und andere Akteure über die rechtlichen und medizinischen Fortschritte im Zusammenhang mit HIV/Aids aufzuklären und sie zu einer inklusiven Haltung zu ermuntern, damit sie HIV-positive Seeleute beschäftigen.

Während unserer ersten drei Jahre konnten wir viele Erfolge verbuchen, aber Vorurteile können sehr schwer zu überwinden sein. So weigerte sich z.B. ein Unternehmen, ein Mitglied seiner Tanker-Crew erneut anzuheuern, nachdem man erfahren hatte, dass er HIV-positiv war. Nachdem der Seemann mit uns Verbindung aufgenommen hatte, vereinbarten

wir ein hochrangiges Treffen mit der Bemannungsagentur, deren Rechtsanwalt, Regierungsvertretern und dem Seemann, aber die Agentur weigerte sich weiterhin, ihn anzuheurn. Mithilfe von PMPI fand der Seemann jedoch eine Stelle bei einem anderen Unternehmen auf einem Schiff unter italienischer Flagge, auf dem unvoreingenommenes faires Testen und Vertraulichkeit unterstützt wurden.

Wie hat PMPI Seeleute während der Covid-19-Pandemie unterstützt? Der Covid-19-Notfallfonds* der ITF-Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute unterstützte unser dreimonatiges Pantawid-Projekt für philippinische Seeleute, um von der Pandemie betroffene Seeleute zu unterstützen, zu stärken und deren Moral zu fördern. Von Juli bis Ende Oktober hatte unsere engagierte Gruppe von Ehrenamtlichen ca. 1.000 Seeleute mit unverzichtbaren Kits. kostenlosem Shuttle-Service und kostenlosem Pocket-WLAN-Internet versorgt: Snacks an Seeleute und medizinisches Personal verteilt; eine Impfkampagne durchgeführt: und eine Partnerschaft zur Bereitstellung kostenloser Ausbildung für Seemannszeugnisse aufgebaut.

Und die Zukunft? Mit Unterstützung und Begleitung der ITF sowie anderer Partner werden wir uns auf die kurz- und mittelfristige Auswirkung von Covid-19 auf die psychische Gesundheit und das Wohlbefinden von Seeleuten konzentrieren und die ITF-Kampagne 'Nachdenken, Erkennen und Ansprechen' fördern. Auch werden wir mit der Gewerkschaft AMOSUP und anderen zusammenarbeiten, um Seeleuten und ihren Angehörigen Bildungs- und Beratungsdienste zur Verfügung zu stellen.

*Mehr über den Notfallfonds der Stiftung ist auf Seite 34 zu finden. ■

Verbundenheit zwischen Hafenbeschäftigten und Seeleuten bleibt stark

In seiner neuen Rolle als leitender Assistent der ITF-Sektion Häfen untersucht Steve Biggs die durch Covid-19 gestellten Herausforderungen an die historische Verbundenheit zwischen Seeleuten und Hafenbeschäftigten

Hafenbeschäftigte und Seeleute teilen eine einzigartige und historische Verbundenheit. Beide haben schwierige und gefährliche Arbeit, die sie rund um die Uhr an Bord von Schiffen und unter extremen Wetterbedingungen verrichten müssen. Das Zusammenspiel zwischen den beiden ist für die Gesundheit und Sicherheit aller von wesentlicher Bedeutung. Außerdem hat es eine lange Tradition, dass Hafenbeschäftigte Seeleute unterstützen, die von skrupellosen Arbeitgebern schlecht behandelt werden.

Meine erste Aufgabe als Hafenbeschäftigter Anfang der 1990er Jahre war es, an Bord eines Zubringerschiffs zu gehen, um dort Twistlocks in die Container einzusetzen, um sie fest zu arretieren, was wir Padding nannten. Die Kollegen in meiner Truppe, darunter mein Vater, wiesen mich an, Packungen mit Handschuhen und Ersatz-Overalls nach unten zu bringen.

Als ich an Bord kam, wurde mir bald klar, warum. Die Besatzung hatte wenig oder gar keine Schutzkleidung, und was sie hatten, war von schlechter Qualität, sodass sogar die manchmal schlecht passende Kleidung, die wir ihnen gaben, dankend angenommen wurde.

Ich habe immer gerne mit Besatzungsmitgliedern über ihre Fahrten gesprochen und ihr angebotenes Essen, Tee und manchmal auch Stärkeres begrüßt.

Durch die Pandemie wurde ein Austausch dieser Art extrem schwierig. Zum Zeitpunkt des Ausbruchs habe ich im britischen Hafen von Southampton gearbeitet. Der Mehrzahl der dort einlaufenden großen Schiffe kam aus China, wo das Virus seinen Ursprung hatte. Dies führte zu Ängsten unter den Hafenbeschäftigten, an Bord zu gehen und mit der Besatzung in Kontakt zu kommen, größtenteils durch mangelnde Information und Orientierung seitens der Branche und der Regierung geschürt.

Da Hafenbeschäftigte als systemrelevant und unerlässlich eingestuft worden waren, um die Wirtschaft in Gang zu halten, arbeiteten unsere Gewerkschaftsvertreter*innen gemeinsam mit der Geschäftsleitung an der Einführung einer Covid-19-Vereinbarung auf Grundlage der Leitlinien des staatlichen englischen Gesundheitswesens und unserer Arbeitserfahrung.

Darüber hinaus standen wir in Kontakt mit der ITF-Sektion Häfen, um überall die Anwendung von modellhaften Praktiken sicherzustellen. Dazu gehörte die Begrenzung der Personenzahl, die an Bord eines Schiffes ging, Protokolle für Lascher und Einhaltung einer sicheren Entfernung von der Besatzung.

Die Lage kehrte sich schnell um, als in China das Virus fast ausgerottet war und die britische Infektionsrate in die Höhe schnellte – nun wollten die Schiffsbesatzungen vor uns geschützt werden.

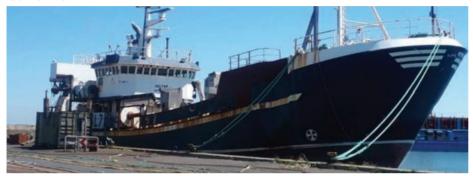
Schiffsbesatzungen hatten gleich von Beginn des Ausbruchs an Masken an Bord getragen und forderten dies nun auch von den Hafenbeschäftigten, sogar mit Temperaturkontrollen. Wir wollten keine Masken tragen. Die Lascher arbeiteten bei heißem Wetter, was mit Maske unangenehm war, während die Kontrolleure in Funkkontakt mit Kranführern und dem Kontrollteam bleiben mussten und Masken ihre Stimmen dämpften.

Wir einigten uns schließlich auf einen Kompromiss. Bei den Hafenbeschäftigten würde man die Temperatur messen, uns aber nicht zum Tragen einer Maske verpflichten, während die Besatzungsmitglieder die Laschportale von der Außenbordseite des Schiffes betreten und daher in sicherer Entfernung hinter uns arbeiten würden. Das hat bisher gut funktioniert.

seafsupport@itf.org.uk

Seeleute aus sklavereiähnlichen Bedingungen in Dänemark gerettet

Dank der Zusammenarbeit zwischen ITF, Polizei und dem Dänischen Zentrum gegen Menschenhandel wurden zwei mehr als drei Jahre lang in Dänemark wie Sklaven behandelte Seeleute aus Ghana befreit und in ihre Heimat zurückgeführt. ITF-Inspektor Morten Bach berichtet



Als die Polizei und das Zentrum gegen Menschenhandel auf den Fall aufmerksam wurden, wurde ich gebeten, die Heuern und Arbeitsverträge der Männer zu überprüfen und mich über deren Lage zu informieren.

Die Ghanaer Reuben Kotei und Justice Numo reisten nach Dänemark in dem Glauben, dass sie als Schiffskapitäne in die Heimat zurückkehren würden. Sie wurden auf grausame Weise getäuscht.

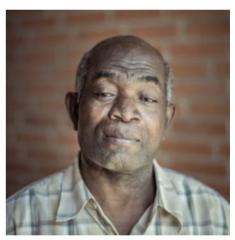
Mehr als drei Jahre lang arbeiteten sie unter sklavenähnlichen Bedingungen an Bord der Helene, einem Fischereifahrzeug unter der Flagge Belizes, in der dänischen Ortschaft Thyborøn. Sie lebten an Bord und erhielten nur 1.200 Euro (USD 1.460) im Monat bei elf Stunden Arbeit pro Tag, sechs Tage die Woche. Die einzige Kontaktmöglichkeit mit ihren Familien war über ihre iPads. Der Schiffseigentümer behielt ihre Pässe und Reisedokumente ein. Als ihre Arbeits- und Aufenthaltserlaubnisse im April 2017 ausliefen, warnte er die Männer

vor der Kontaktaufnahme mit den Behörden, da sie kein Bleiberecht mehr für Dänemark hätten.

Nachdem wir eingegriffen hatten, wurde der Arbeitgeber des Menschenhandels sowie des Verstoßes gegen die dänische Ausländergesetzgebung angeklagt. Die Staatsanwaltschaft forderte eine Gefängnisstrafe, Bußgelder und Entschädigung im Namen der Seeleute sowie Beschlagnahmung der *Helene*.

Anfang Januar 2021 wurde der Schiffseigentümer zu einer 18-monatigen bedingten Gefängnisstrafe und einem Bußgeld von drei Millionen dänischen Kronen (USD 491.000) verurteilt. Er wurde lediglich des Wuchers (Geldleihe zu Wucherzinsen) für schuldig befunden. Das Gericht gab keine Anweisung zur Heuerzahlung an die Männer. Wir untersuchen unsere Möglichkeiten, ihnen zu helfen. Das Ergebnis ist frustrierend, aber zumindest sind die Männer sicher zuhause angekommen.







Der Fischfang wird fortgesetzt, während kranker Fischer stirbt

Der tragische Tod eines peruanischen Fischereibeschäftigten vor der Küste Uruguays ist leider nicht überraschend, da die Fischgründe rund um die Atlantikküste Südamerikas ein wachsender Nährboden für Ausbeutung und Menschenrechtsverletzungen werden, so der ITF-Koordinator der Sektion Fischereiwirtschaft Rossen Karavatchev

Am 2. November legte die unter portugiesischer Flagge fahrende *Verdemilho* im Hafen von Montevideo an. An Bord war ein peruanischer Staatsangehöriger, der nach mehr als 30-tägiger Krankheit gestorben war, ohne dass man für medizinische Behandlung gesorgt hatte.

Die Schiffskollegen des Mannes erzählten Adan Suarez von der Transport Workers' Union (TWU) und ITF-Kontakt für Uruguay, dass der Kapitän sich geweigert hätte den Hafen anzulaufen, da der Seemann Symptome von Covid-19 aufwies. Falls die Testergebnisse positiv wären, müsse er das Schiff in Quarantäne stellen und könne nicht weiter fischen. Der Fischer könnte heute noch leben, wenn der Kapitän dessen Gesundheit vor den Profit gestellt und ihn zu einem Arzt nach Montevideo gebracht hätte.

Ein zorniger Suarez erklärte: "Die TWU bekämpft bereits die grausamen Bedingungen



Zehntausender Fischereibeschäftigter, die zum Abladen ihres Fangs unseren Hafen anlaufen.

"Doch selbst wir waren entsetzt, als wir die Arbeitsverträge der *Verdemilho*-Crew in die Hände bekamen. Dort steht schwarz auf weiß geschrieben, sie sagen den Beschäftigten tatsächlich: 'du arbeitest 18 bis 20 Stunden täglich, jeden Tag', 'du hast wenig Ruhezeit', 'du verdienst nicht mehr als 600 Dollar monatlich'. Die Besatzungsmitglieder müssen sogar ihre Sozial- und Krankenversicherung selbst bezahlen.

"Am allerschlimmsten war ihre Erklärung, dass falls ein Crewmitglied verletzt oder krank werde und an Land in ein Krankenhaus gebracht werden müsse... er und seine Angehörigen für alle Kosten aufkommen müssten. Dieser Arbeitgeber würde ihnen für das Verbrechen des Krankseins das bisschen Geld, was sie hatten, wieder neh-

"Das Unternehmen bemühte sich sogar, den Tod zu vertuschen und die Angehörigen des Fischers zum Schweigen zu bringen. Sie wollten der Tochter USD 15.000 zahlen gegen ihre Zusage, keine Fahrlässigkeits- und Menschenrechtsverletzungsklage gegen das Unternehmen einzulegen. Der Bruder des Fischereibeschäftigten wird nun eine Klage gegen das Unternehmen einreichen."

Da die Fischerei rund um die Falklandinseln/ Malwinen umstritten ist, sind einige Hoheitsgebiete so erpicht darauf, Fischereirechte zu verkaufen, dass sie den offensichtlichen Missbrauch von Arbeitskräften direkt vor ihren Häfen ignorieren. Seit 2018 sind mindestens 17 Besatzungsmitglieder an Bord von ausländischen Fischereifahrzeugen rund um uruguayische Gewässer gestorben. ■



Anfang April setzten vier bangladeschische und vier indonesische Besatzungsmitglieder der unter dominikanischer Flagge fahrenden *Tian Yi He 6* einen Hilferuf an das ITF-FishSupport-Team und an die Gewerkschaft Amigos Irmaos dos Homens do Mar (AIHM) in Guinea-Bissau ab.

Das Fischereifahrzeug wird in den Flaggenstaatsdokumenten offiziell als Fischerei-Patrouillenschiff gelistet, ist in der Praxis jedoch eine riesige Fischfabrik und Umladeschiff. Im Januar war es von dem chinesischen Eigentümer aufgegeben worden, und die Crew hatte seitdem keine Heuern erhalten. Keiner von ihnen hatte einen Arbeitsvertrag. Das Schiff war in sehr schlechtem Zustand, und sie wollten in die Heimat zurückgeführt werden.

Auf Ersuchen des ITF-Kontakts Januario Jose Biague von der AIHM hielt das Institut für Schifffahrt und Häfen das Schiff fest, bis die Heuern ausbezahlt und die Besatzungsmitglieder heimgeführt waren. Er konnte die Seeleute auch erfolgreich in einem Aparthotel unterbringen, da sie an Bord um ihre Sicherheit bangten.

Die geschuldeten Heuern beliefen sich auf insgesamt USD 53.228 – USD 14.100 für die indonesische Crew und USD 33.800 für die Bangladescher. Die Indonesier erhielten ihre vollständigen Heuern, konnten jedoch aufgrund der Covid-19-Krise erst am 2. Oktober in die Heimat zurückkehren. Die bangladeschische Crew musste bis 23. Oktober auf die Heimreise warten, nachdem sie insgesamt USD 23.800 erhalten hatten. Im Dezember wurden die ausstehenden USD 10.000 bezahlt. Daraufhin wurde das Schiff freigegeben.

Stiftung gewährt £ 1.5 Mio für Wohlergehen von Seeleuten in Covid-19-Notsituationen

Die ITF-Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute hat einen Covid-19-Notfallfonds eingerichtet, der Seeleuten zugutekommt und ihre Sozialdienste während der Krise aufrechterhält. Katie Higginbottom, Leiterin der Stiftung, berichtet von dem Unterschied, den £ 1,5 Millionen machten





Wir richteten den Fonds Ende März 2020 ein, damit wir schnell Zuschüsse für Nothilfebedarf aus der Pandemie gewähren konnten. Das Geld wurde zur Minderung von Härtefällen, Stress und Isolation verwendet, die Seeleute und ihre Angehörigen erleiden mussten, sowie zur Aufrechterhaltung der Sozialdienste für Seeleute in dieser kritischen Zeit.

Bis Ende November hatten wir 61 Zuschüsse in 34 Ländern gewährt, hauptsächlich an Gewerkschaften und hafenansässige Wohlfahrtsorganisationen. Die meisten Finanzhilfen gingen an Projekte in

- Europa (16 Projekte mit einem Gesamtbetrag von fast £ 364.000) und Nordamerika (12 Projekte mit insgesamt fast £ 203.000), wo sich die meisten Seeleutezentren befinden
- Asien (11 Projekte mit insgesamt knapp über £ 308.000), an Gewerkschaften in Arbeitskräfte bereitstellenden Ländern und Organisationen, die sich um gestrandete Seeleute kümmern.

Hier ist nur eine Momentaufnahme dessen, wie mit unseren Zuschüssen den Seeleuten geholfen werden konnte:

Viele Gewerkschaften konnten Seeleute in Häfen und in Quarantäne an Bord von Schiffen mit persönlicher Schutzausrüstung (PPE) versorgen.

Einige Zuschüsse wurden für die Verbesserung

von Sanitäreinrichtungen in Häfen gewährt. Die Maritime Workers' Union of Nigeria (MWUN) verteilte Tausende von PPE-Sets sowie ein Bildungsprogramm zur Verhinderung von Infektionen durch das Virus an alle zwölf Häfen und Terminals des Landes.

Mehrere Seeleutezentren konnten in Betrieb bleiben. Das TIPLAM-Zentrum in Santos (Brasilien) konnte ein neues Fahrzeug kaufen und einen zusätzlichen Mitarbeiter einstellen, sodass es während des Lockdowns geöffnet bleiben konnte.

Wir finanzierten ein neues Molekularlabor im AMOSUP-Seeleutekrankenhaus in Intramuros, Manila (Philippinen), das täglich 300 Covid-19-Tests abwickelt und innerhalb von 24 Stunden die Ergebnisse vorlegt. Dies ermöglicht Seeleuten ihre Heuerverträge an Bord von Schiffen aufzunehmen. Wenn der Bedarf an Covid-19-Testungen zurückgeht, wird das Labor die Seeleute auf Viren wie Grippe, Respiratory-Syncytial-Virus (RSV), Tuberkulose und HIV/Aids testen.

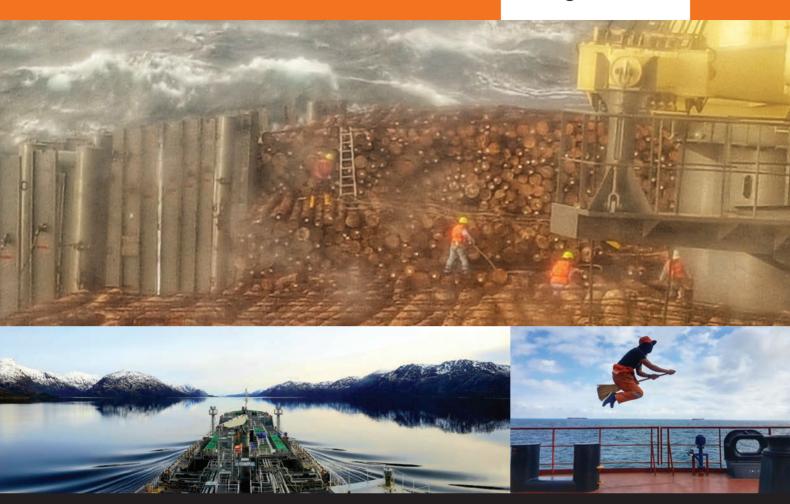
Das iranische Merchant Mariners' Syndicate (IMMS) erhielt einen Zuschuss zur Unterstützung der Arbeit ihres Covid-19-Ausschusses. Dazu gehörte eine Aufklärungskampagne 'Wir besiegen das Coronavirus', um Seeleute und ihre Angehörigen zu schützen, ein Freiwilligensystem, um medizinische Versorgung zu leisten und PPE zu verteilen sowie eine rund um die Uhr

kontaktierbare Beratungshotline zur Unterstützung von gestrandeten Seeleuten. Die Gewerkschaft arbeitete auch mit anderen Schifffahrtsorganisationen in Italien und Spanien zur Unterstützung von nicht ansässigen oder ausländischen Seeleuten zusammen und kooperierte mit der indischen Botschaft in Teheran, um gestrandete Seeleute in die Heimat zurückzuführen.

Das Sindicato Nacional De Trabajadores De Rama (SNTT) in Kolumbien konnte Lebensmittelkörbe und PPE an rund 510 Fischereibeschäftigte und Seeleute liefern, die in Valle del Cauca lebten und arbeiteten, eines der am stärksten betroffenen Gebiete des Landes. Es gab ihnen auch Basis-Biosicherheitskits und Schutzanzüge, sodass sie nach Aufhebung der Quarantäne unter sicheren Bedingungen zur Arbeit zurückkehren konnten.

Wir fühlten uns außerordentlich privilegiert, die heldenhaften Gewerkschafter*innen, Sozialarbeiter*innen und Ehrenamtlichen zu unterstützen, die die vielen Seeleute und maritimen Beschäftigten mit Dienstleistungen und Ausrüstung versorgten, als diese eine wirkliche schwierige Zeit bei der Arbeit in der Pandemie hatten. Wo Regierungen nicht unverzüglich kooperierten und den Austauschs von Crews erleichterten, atten Gewerkschaften und Wohlfahrtsorganisationen ihr Bestes, um der Situation gerecht zu werden.

Die Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute ist der gemeinnützige Arm der ITF
– mehr unter www.seafarerstrust.org



'Held auf See' gewinnt sehr beliebten Fotowettbewerb

Ende Oktober 2020 gab die ITF-Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute die Gewinner ihres Fotowettbewerbs 'Noch immer auf See' bekannt. Leiterin Katie Higginbottom war von der Ausstrahlung der eingereichten Fotos hin und weg

Als wir Seeleute baten, Digitalfotos von ihrem Leben auf See während der Pandemie einzusenden, hätte ich mir in meinen kühnsten Träumen nicht vorstellen können, dass der Wettbewerb die überwältigende Zahl von 3.000 Fotos einbringen würde.

Der Wettbewerb war als Verbindung zu Seeleuten konzipiert, die weit über ihre Verträge hinaus auf See bleiben mussten, bei Verletzung ihrer

Menschenrechte während der Crewwechsel-Krise

Die starken Beiträge zeigten die riesige Vielfalt der Erfahrungen von Seeleuten und machten es sehr schwer, die Gewinner auszuwählen.

Der erste Preis in Höhe von £ 1.000 gewann Ike S. Dagandanan für 'Held auf See', das Besatzungsmitglieder beim Ringen um die Ladungssicherung bei stürmischer See nach 40 Tagen im Lockdown zeigt. Es wurde von der Jury ausgewählt, weil es die Gefahren zeigt, denen Seeleute ausgesetzt sind, die dramatische Wetterlage sowie die schiere Größe des Schiffes und des Meeres rund um die Seeleute.

Jay Michael A. Ebuezas 'Heimlich Still' gewann den zweiten Preis aufgrund seiner Schönheit und Gestaltung der arktischen Küstenlandschaft von einer Schiffsbrücke aus gesehen, sowie seiner Botschaft der Hoffnung und Widerstandskraft.

Der dritte Preis ging an Carlo Deuxson Santiago für sein Foto 'Keine Abmusterung? Kein Problem' eines Seemannes, der auf einem Besenstiel 'wegfliegt'.

Ebenso wie viele andere Einsendungen setzte es sich humor- und fantasievoll mit einer frustrierenden Lage auseinander.

Besonders gewürdigt von der Jury wurden drei weitere Fotos – Ceo Angelo D. Fajardos 'Zurück an die Arbeit'; John Rufo M. Bontilaos 'Schauer-

Party'; and Mayvine Clomas 'Eine mutige Frau, die etwas bewirken kann'.

Die Gewinner sowie die besonders gewürdigten Fotos können unter <u>www.itfseafarers.org/en/still-at-sea/winners</u> eingesehen werden.

Diese Fotos mit den begleitenden Geschichten und Beschreibungen stellen ein einzigartiges Archiv bereit, das die Bandbreite der Erfahrungen von Seeleuten während der Pandemie reflektiert. Wir beabsichtigen deren Nutzung um Bewusstsein für das Leben der Seeleute außerhalb der maritimen Welt zu schaffen.

Die Jury von 'Still At Sea' ('Noch immer auf Sea') setzte sich zusammen aus:

Dr. Cleopatra Doumbia-Henry: Präsidentin der World Maritime University; Jenn-Hui Tan: globaler Leiter im Bereich Stewardship bei Fidelity International; Rory Carnegie: preisgekrönter Fotograf; Stefan F. Lindberg: Fotograf und Autor; sowie Katie Higginbottom



Seeleute: Macht die ITF zum täglichen Anlaufhafen für Informationen und Beratung!

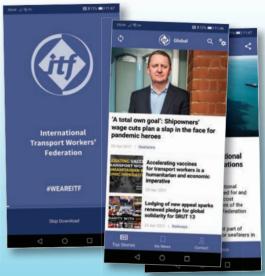
Kostenlose ITF-Apps – sowohl für Android, als auch iOS-Geräte erhältlich

Download über deinen App Store oder unter www.itfseafarers.org/en/look-up/-itf-seafarers-apps



ITF Seafarers

- Überprüfe dein Schiff
- Hilfe in Krisensituationen erhalten
- Mit der ITF Verbindung aufnehmen
- Eine/n ITF-Inspektor*in oder eine ITF-Seeleutegewerkschaft finden



ITF Global

- Schritt halten mit ITF- und Gewerkschaftsnachrichten
- Über unsere Kampagnen auf dem Laufenden bleiben

 Mehr über die ITF und ihre Gewerkschaften erfahren

ITF-Webseiten



www.itfseafarers.org

Mehr über deine Rechte und Hilfestellung von ITF-Inspektor*innen auf See und im Hafen auf unserer speziellen Webseite für Seeleute erfahren.



www.itfglobal.org

Folge den aktuellen Entwicklungen mit Auswirkungen auf Arbeitnehmer*innen und ihre ITF-Gewerkschaften auf der "ITF Global"-Webseite.

Soziale Medien der ITF

• Verfolge die aktuellen Nachrichten und gib deine Meinung ab unter #itfseafarers bei Twitter und auf <u>www.facebook.com/ITFseafarerssupport</u>

O • Folge uns unter <u>www.instagram.com/ITFseafarerssupport</u>