

SEELEUTE- BULLETIN



INTERNATIONALE
TRANSPORTARBEITER-
FÖDERATION

SEELEUTE IM HERZEN DER GRÜNEN SEESCHIFFFAHRT

IN DIESER AUSGABE:
KRIMINALISIERUNG – DEINE RECHTE
SCHÜTZE DICH GEGEN ZURÜCKKLASSUNG

DEIN 12-SEITIGER ITF-LEITFADEN MIT
HILFSANGEBOTEN

German Nr. 38/2024



IHR
12-SEITIGER
LEITFADEN ZUM
HERAUSTRENNEN

INITIALLY,
SO BEKOMMEN SIE HILFE
HERZLICHE
KONTAKT ZU ITF-INSPEKTOR*INNEN
UNTERSÜTZUNG DURCH
RECHTSANWÄLTE*INNIEN
RECHTSANWÄLTE*INNIEN
RECHTSANWÄLTE*INNIEN

2 INHALT



- 4 ERFOLGE DER BILLIGFLAGGENKAMPAGNE 2023**
- 5 EINE GRÜNERE SEESCHIFFFAHRT**
- 8 LEBEN AUF SEE**
- 13 BETRUGSMASCHEN**
- 14 ZURÜCKLASSUNG**
- 16 WEIBLICHE SEELEUTE**
- 18 GESUNDHEIT UND WOHLBEFINDEN**
- 19 IM PROFIL: CARLOS MULLER (CONTTMAF, BRASILIEN)**

HERAUSNEHMBARER LEITFADEN: 12 SEITEN MIT RATSCHLÄGEN, INFORMATIONEN UND KONTAKTDATEN

- 20 IM FOKUS: BILLIGFLAGGEN**
- 22 KRIMINALISIERUNG**
- 24 EXPO IN MANILA**
- 26 ITF-INSPEKTOR*INNEN**
- 31 MENSCHENRECHTE**
- 32 FÄHREN**
- 33 ITF-WOHLTÄTIGKEITSSTIFTUNG FÜR SEELEUTE**
- 34 HAFENBESCHÄFTIGTE**
- 35 FISCHEREIBESCHÄFTIGTE**
- 36 ITF-WEBSITES UND SOZIALE MEDIEN**

Für die digitale Version des Bulletins bitte den folgenden Code einscannen:



Bei der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) handelt es sich um einen internationalen Gewerkschaftsdachverband von Verkehrsgewerkschaften, der etwa 18,5 Millionen Beschäftigte in der Verkehrswirtschaft in 740 Mitgliedsorganisationen aus 150 Ländern vertritt, darunter fast eine Million Seeleute in 211 ITF-Gewerkschaften. 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 über 120 Häfen 138 Inspektor*innen, Kontaktpersonen und Netzwerk-Koordinator*innen für die ITF.

ITF-SEELEUTE-BULLETTIN Nr. 38/2024

Von der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF), 49-60 Borough Road, London SE1 1DR, Großbritannien, im Jahr 2024 veröffentlicht. Weitere Exemplare des Seeleute-Bulletins (in arabischer, burmesischer, chinesischer, deutscher, englischer, indonesischer, japanischer, russischer, spanischer und türkischer Sprache) sind bei der ITF unter obiger Adresse erhältlich. Darüber hinaus können hier PDF-Versionen heruntergeladen werden: <https://www.itfseafarers.org/en/resources/materials/seafarers-bulletin-2024>

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

Titelbild: "Empowering Man's Resolve: Monitoring the Waves of Change for a Cooler Tomorrow." | ITF Trust Photo Gallery (lifeatsea.co.uk)



“Das *Seeleute-Bulletin* beleuchtet neue Schutzmaßnahmen für zurückgelassene Seeleute und fordert zu schnellem Handeln auf, wenn man vermutet, dass Gefahr besteht, im Stich gelassen zu werden.”

Liebe Freundinnen und Freunde,

Seeleute stehen im Zentrum des ökologischen Umbaus der maritimen Industrie. Die Herausforderung für die ITF und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften besteht in der Sicherstellung eines gerechten Übergangs, der die Arbeitsrechte und -bedingungen von Seeleuten schützt, während sie für die Arbeitsplätze der Zukunft qualifiziert werden. Das *Seeleute-Bulletin* befasst sich mit den sich daraus ergebenden Möglichkeiten für Länder, die Seeleute zur Verfügung stellen. Darüber hinaus untersuchen wir, wie sich der Industriezweig verändern muss.

Wir wissen, dass auf See täglich schwere Menschenrechtsverstöße auftreten. Enthüllt werden zwei wichtige ITF-Initiativen, die sicherstellen sollen, dass Unternehmen ihre moralische und rechtliche Verantwortung für Seeleuterechte in ihren Lieferketten erfüllen, indem sie konstruktiv mit uns zusammenarbeiten.

Das *Seeleute-Bulletin* beleuchtet neue Schutzmaßnahmen für zurückgelassene Seeleute und fordert zu schnellem Handeln auf, wenn man vermutet, dass Gefahr besteht, im Stich gelassen zu werden.

Seeleute, deren Schiffe in Zwischenfälle auf See verwickelt sind, laufen Gefahr, zum Sündenbock gemacht zu werden. Falls das passiert, kann man nachlesen, wie unser jüngst aktualisiertes Instrumentarium im Falle der Kriminalisierung von Seeleuten Hilfe leisten kann.

Unsere Inspektor*innen und Kontakte arbeiten unermüdlich, um Seeleute in Not zu unterstützen. Das *Seeleute-Bulletin* enthält eine Handvoll Fälle, in denen sie 2023 Hilfe geleistet haben. Außerdem werden die neuesten Mitglieder des Teams vorgestellt und ein Schlaglicht auf diejenigen Inspektor*innen geworfen, die ganz alleine in ihren Ländern agieren.

Alle wesentlichen Informationen, die man zur Kontaktaufnahme mit einem*einer ITF-Inspektor*in und wie sie helfen können benötigt, sind zusammen mit Ratschlägen zu Verträgen, Rechtsansprüchen sowie Vermeidung von Betrügereien im zwölfseitigen herausnehmbaren Teil enthalten.

Mit Beginn des Jahres 2024 werden Handelsschiffe im Roten Meer weiterhin angegriffen. Wir begrüßen die Entscheidung einiger führender Reedereien, ihre Schiffe umzuleiten, um das Leben der Seeleute nicht zu gefährden. Es ist uns bewusst, dass dies die Zeit der Seeleute auf See um Wochen verlängern kann, doch ist es unerlässlich, die Gesundheit und Sicherheit der Besatzung über die Kosten für Treibstoff und Transport zu stellen.

Mit solidarischen Grüßen

Stephen Cotton

ITF-Generalsekretär

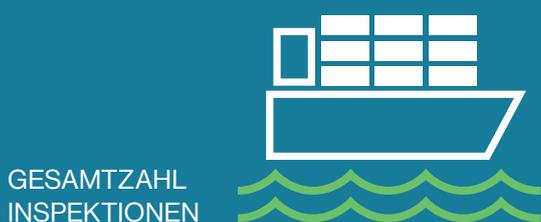
4 BILLIGFLAGGEN

Die ITF-Billigflaggenkampagne in Zahlen

(Stand: 31. Dezember 2023)

ITF-INSPEKTIONEN

Gesamtzahl kontrollierter Schiffe, aufgliedert in Anzahl ohne Probleme und mit Problemen



10.694



8.249

MIT Problemen



2.445

OHNE Probleme

DIE FÜNF GRÖSSTEN PROBLEMBEREICHE

die im Rahmen von ITF-Inspektionen angetroffen wurden



2.846 VERTRÄGE



2.251 VERTRAGSVERLETZUNG



1.433 AUSSTEHENDE HEUERN



1.311 NICHEINHALTUNG INTERNATIONALER NORMEN

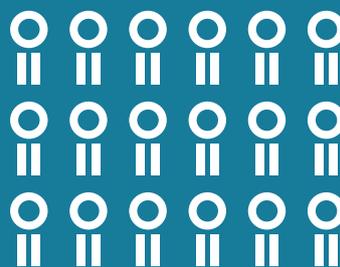


423 GESUNDHEIT

GESAMTSUMME BEIGETRIEBENER HEUERN



ITF-VERTRÄGEN UNTERLIEGENDE SCHIFFE UND SEELEUTE



277.869

Gesamtzahl der Seeleute, die ITF-Verträgen unterliegen



13.481

Gesamtzahl der Verträge



Jetzt mit Ausbildung von Seeleuten für umweltfreundlichere Seeschifffahrt beginnen

Länder, die frühzeitig in die Ausbildung von Seeleuten für Arbeitsplätze in einer umweltfreundlicheren maritimen Zukunft investieren, werden erhebliche sozioökonomische Vorteile haben, so **Kulsoom Jafri**, leitende Kampagnenbeauftragte der ITF für Seeleute und Binnenschifffahrt

Vor gerade einmal drei Jahren bemühten sich Gewerkschaften, Arbeitgeber, Regierungen und die Seeschifffahrt im weiteren Sinne um Lösungen für die Unsicherheiten, denen Seeleute aufgrund der Covid-19-Pandemie ausgesetzt waren. Es wurde

bald klar, dass die maritime Industrie Lösungen in Silos suchte, anstatt zusammenzukommen.

Das war eine wichtige Lektion. Und angesichts der Klimakrise können wir es uns nicht leisten, gespalten zu bleiben. Es ist unerlässlich, dass Regierungen, Unternehmen und Seelengewerkschaften eine gemeinsame Lösung für einen gerechten Übergang finden.

Wir sind Zeugen extremer Wetterkatastrophen. Dürren in Ostafrika und Mittelamerika, Überschwemmungen in Südasien, Waldbrände in Australien – bei denen Menschen ihre Häuser verlassen müssen und dem Risiko von Armut und Hunger ausgesetzt sind – sind unbestreitbare Beweise dafür, dass wir alle moralisch verpflichtet sind, unseren Beitrag für eine nachhaltige Zukunft zu leisten.



“Wir wissen, dass die weltweit fast zwei Millionen Seeleute der Schlüssel zum erfolgreichen Übergang der maritimen Wirtschaft in eine CO₂-freie Zukunft sind. Seeleute müssen ein Mitspracherecht bei dieser Zukunft haben: Arbeitnehmer*innen müssen in allen wichtigen Gremien vertreten sein, die diesen Wandel sowohl auf internationaler als auch auf nationaler Ebene vorantreiben.”

Ein gerechter Übergang für Seeleute

Die weltweite Schifffahrtsindustrie hat einen Anteil von drei Prozent an den globalen Treibhausgasemissionen. Sie muss sich ihrer Rolle beim Klimawandel stellen und für ihre Emissionen verantwortlich zeichnen. Gleichzeitig muss sie jedoch eine führende Rolle als kohlenstoffarmer Wirtschaftszweig einnehmen.

Wir wissen, dass die weltweit fast zwei Millionen Seeleute der Schlüssel zum erfolgreichen Übergang der maritimen Wirtschaft in eine CO₂-freie Zukunft sind. Seeleute müssen ein Mitspracherecht bei dieser Zukunft haben: Arbeitnehmer*innen müssen in allen wichtigen Gremien vertreten sein, die diesen Wandel sowohl auf internationaler als auch auf nationaler Ebene vorantreiben.

Die ITF wird mit den ihr angeschlossenen Gewerkschaften sicherstellen, dass ein gerechter Übergang implementiert wird, damit grüne Praktiken in der Seeschifffahrt sich nicht negativ auf die von uns vertretenen Seeleute auswirken.

Dazu gehören Schritte in Richtung automatisierter Schiffe, ein heißes Thema bei der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) 2023. Gewerkschaften haben die Möglichkeit, diese Diskussionen zu gestalten und sich für den Schutz der Arbeitnehmer*innen einzusetzen bei gleichzeitiger Förderung einer Technologie, die unsere Seeleute unterstützt und nicht ersetzt.

Wir sind der Meinung, dass Seeleute Arbeitsplätze mit festen, sicheren Verträgen; voll finanzierte Ausbildung und Umschulung ohne Kosten für Seeleute; Schiffe, auf denen man sicher arbeiten kann; sowie einen Planeten, auf dem man sicher leben kann, haben sollten.

Maritimes Geschäftsmodell muss sich ändern

Aus Sicht der ITF muss sich das maritime Geschäftsmodell ändern. Wir wissen, dass diese Branche vor einem gewaltigen ökologischen Wandel steht, sodass jetzt also der perfekte Zeitpunkt wäre, dass Unternehmen Wohlergehen und Wohlbefinden der Arbeitnehmer*innen in ihre Personalentscheidungen einbeziehen. Beschäftigungsrelevante Entscheidungen müssen im Interesse von Arbeitnehmer*innen getroffen werden – nicht nur von Aktionären, Vorständen und Gewinnen – weil für uns alle als Menschen zuviel auf dem Spiel steht.

Bei der IMO sind Bewegungen im Gange, das Ziel von Netto-Null-Emissionen für die Seeschifffahrt bis 2050 in Betracht zu ziehen, in Übereinstimmung mit der Zielsetzung von 1,5°C nach dem Pariser Abkommen. Um diese Vorgabe zu erfüllen, hat eine von der Maritime Just Transition Task Force (MJTTF) in Auftrag gegebene Untersuchung ergeben, dass für bis zu 800.000 Seeleute bis Mitte der 2030er Jahre eine zusätzliche Ausbildung zur Verwendung der neuen Treibstoffe erforderlich werden könnte.

Die MJTTF wurde von der ITF, der Internationalen Schifffahrtskammer (ICS), der Global-Compact-Initiative der Vereinten Nationen, der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) und der IMO im November 2021 im Rahmen der Klimakonferenz COP26 ins Leben gerufen. Von der Arbeitsgruppe wurde ein 10-Punkte-Aktionsplan entwickelt, der sich auf fünf Kernbereiche konzentriert:

- Stärkung der globalen Ausbildungsnormen
- Gewährleistung eines Ansatzes, wonach Gesundheit und Sicherheit Priorität haben
- Stärkung von Vielfalt, Gleichstellung und Inklusion
- Durchführung fairer Schulungen
- Investitionen in Kompetenzen.

Arbeitsnormen als Schlüssel für einen gerechten Übergang

Arbeitsnormen bilden das Kernstück für einen gerechten Übergang. Für Regierungen und Arbeitgeber ist es schwieriger geworden, Arbeitsnormen abzulehnen, während Seeleutegewerkschaften ihnen sagen, dass es sich bei der Verbesserung von Arbeitsbedingungen und Ausbildungsnormen um einen gerechten Übergang handelt.

Das hat auch entscheidenden Einfluss auf die derzeitige Überarbeitung des Übereinkommens und Kodex der Normen für Ausbildung, Erteilung von Befähigungszeugnissen und Wachdienst von Seeleuten (STCW). Schulungen zur Dekarbonisierung spielen bei dieser Überarbeitung eine Hauptrolle – mit maßgeblicher Beteiligung aller Akteure der Branche. In Zusammenarbeit mit der IAO entwickelt die MJTTF derzeit einen grundlegenden Ausbildungsrahmen mit Schulungsmaterialien.

Ein gerechter Übergang ist jetzt in der Klimapolitik etabliert. Die Internationale Arbeitskonferenz der IAO 2023 kam zu deutlichen Schlussfolgerungen in Bezug auf einen gerechten Übergang, darunter die Notwendigkeit von Tarifverhandlungen und sozialem Dialog. Darüber hinaus gewannen die Seeleutegewerkschaften im Juli 2023 bahnbrechende Zusagen zu einem gerechten Übergang für die weltweiten maritimen Arbeitskräfte, als die IMO dies zum Bestandteil ihrer Entscheidung zur Annahme ihrer überarbeiteten Strategie zur Reduzierung von Treibhausgasen machte.

Bei dieser überarbeiteten Strategie handelt es sich um eine historische Anerkennung der IMO, dass Seeleute mit ihren Gesundheits- und Sicherheitsbedürfnissen entscheidend für die Bewältigung der Herausforderungen in Zusammenhang mit der Dekarbonisierung in der Schifffahrt sind. Dies bedeutet, dass die IMO Instrumente und Leitlinien für die Ausbildung von Seeleuten wird überprüfen und sicherstellen müssen, dass alle neuen Null-, oder nahezu-Null, Emissionstechnologien für maritime Arbeitnehmer*innen und alle betroffenen Gruppen sicher sind.

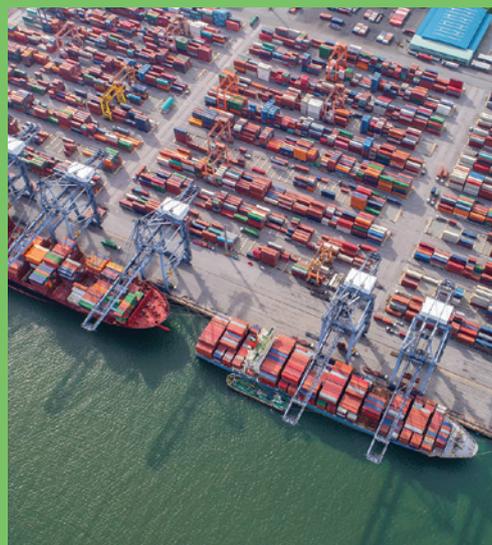
Chancen für Länder, die Seeleute zur Verfügung stellen

Bei steigender weltweiter Nachfrage nach Seeleuten, die mit neuen Technologien sowie mit kohlenstoffarmen and -freien Treibstoffen wie Wasserstoff und Ammoniak umgehen können, wird sehr deutlich, dass die Arbeitskräfte bereitstellenden Länder, welche frühzeitig in die Ausrüstung ihrer Seeleute für Arbeitsplätze in einer grüneren Zukunft investieren, mit erheblichen sozioökonomischen Vorteilen rechnen können.

Frühzeitige Investitionen würden auch Risiken und menschliches Versagen entlang der Lieferkette bei der Umstellung auf neue Treibstoffe und Technologien minimieren.

Diese Möglichkeiten wurden im Verlauf des Jahres 2023 in einer Reihe von Konferenzen der maritimen Wirtschaft in Ghana, Kenia und auf den Philippinen hervorgehoben.

Konferenzteilnehmer*innen in Afrika hörten, dass der Kontinent seine Position als potentieller neuer Besatzungsraum für die Seeschifffahrt festigen könnte, indem hochqualifizierte Arbeitskräfte für anständige, fair bezahlte Arbeitsplätze auch für eine größere Zahl von weiblichen Seeleuten zur Verfügung gestellt werden. Teilnehmer*innen auf den Philippinen – wo mehr Seeleute als in irgendeinem anderen Land der Welt ausgebildet werden – wurde mitgeteilt, dass die Fähigkeit des Staates, sein Ausbildungssystem in Richtung kohlenstoffarme und -freie Treibstoffe umzustellen, Auswirkungen auf die weltweite Seeschifffahrt haben wird. ■



Hier eine Momentaufnahme erster Initiativen einiger Länder:

Südafrika

Bei dem vom South African International Maritime Institute (SAIMI) geleiteten National Seafarer Development Programme (NSDP) handelt es sich um ein regionales Projekt zur Befähigung künftiger Decks-, Maschinenraum- und Fischereibesatzungen und zur Schaffung guter Arbeitsplätze. SAIMI und der Arbeitgeberverband International Maritime Employers Council (IMEC) starteten im Mai 2023 ein Ausbildungsprogramm für Kadetten.

Die Philippinen

Im Januar 2023 setzte Präsident Marcos das dreigliedrige International Advisory Committee on Global Maritime Affairs (IACGMA) ein, um Empfehlungen zur besten Vorgehensweise bei der Sicherung globaler Wettbewerbsfähigkeit philippinischer Seeleute zu erstellen, und um als zentrales Forum zur Vorbereitung von Seeleuten für eine grünere Zukunft zu dienen.

Indonesien

Das IAO-Programm "Kompetenzen für Wohlfahrt" in Indonesien hilft dem Land durch internationale Partnerschaften zur Teilung von Wissen und bester Praktiken bei der Modernisierung seines Ausbildungssystems. Von Großbritannien finanziert, umfasst das Programm die Einrichtung einer Branchenberatungsstelle für jede der vier indonesischen Fachhochschulen, um eine engere Zusammenarbeit zwischen Ausbildung und Wirtschaftszweig zu fördern und klare Aufstiegsmöglichkeiten in eine qualifizierte Beschäftigung für Absolventen zu ermöglichen.

Nachrichten vor Ort

Festhalten russischer Schiffe bestraft Seeleute für staatliche Maßnahmen

Die ITF fordert Frankreich auf, zwei Schiffe unter russischer Flagge im Interesse des physischen und psychischen Wohlergehens der Besatzungen freizugeben, so ITF-Inspektorin **Laure Tallonneau**

Seit ihrer Ankunft in französischen Häfen am 2. März 2022 werden die *Vladimir Latyshev* in Saint Malo und die *Victor Andryukhin* in Fos-sur-Mer festgehalten. Registrierter Eigentümer ist JSC GTLK in Russland, doch nutznießender Eigentümer und Manager ist die in Moskau ansässige Alpha LLC. Frankreich hat die Schiffe unter EU-Sanktionen gegen Russland wegen der Invasion der Ukraine festgehalten.

Besatzungswechsel finden regelmäßig statt – obwohl ich im März 2023 Schengen-Visa für fünf Ablöser besorgen musste, die im Flughafen Charles de Gaulle gestrandet waren. Die Seeleute wollen jedoch während eines sechsmonatigen Vertrags nicht in einem Hafen festsitzen, und ihre russischen Heuern erlauben es ihnen nicht, sehr viel zu unternehmen, zumal sie nicht in der Lage sind, vor Ort Bargeld abzuheben.

Als Russe hat man es derzeit in einem europäischen Land nicht so leicht – anfangs hatten einige Seeleute sogar Angst an Land zu gehen. Wir sorgen uns um das Wohlergehen der derzeit sieben Seeleute an Bord der *Vladimir Latyshev* und der zehn an Bord der *Victor Andryukhin*, da sich die Gemüter erhitzen



können und die Promiskuität an Bord möglicherweise steigt.

Ich besuche die *Vladimir Latyshev* regelmäßig, um die Bedingungen und Moral der Seeleute im Auge zu behalten. Dazu gehört, zusammen mit den örtlichen Behörden sicherzustellen, dass der Eigentümer Alpha LLC weiterhin Proviant und Wasser liefert und die Bunkering in Gang hält. Darüber hinaus überprüfe ich die Zahlung ihrer Heuern.

Bis jetzt ist der Eigentümer seinen Verpflichtungen gegenüber den Seeleuten nachgekommen, aber es ist ungewiss, wie lang dies anhält, wenn die Lage nicht geklärt wird. Die EU-Sanktionen drohen das Unternehmen in den Konkurs zu treiben, und in diesem Fall würde man die Seeleute im Stich lassen. Der Fall steckt in unnötig langen Gerichtsverfahren fest. Deshalb fordern wir eine diplomatische Lösung, um einen ehrenhaften Ausweg zu finden.

Je länger sich der Fall hinzieht, desto mehr normalisiert sich die Situation des Schiffes. Das erhöht das Risiko, dass die Seeleute vergessen werden. ■

Elf Jahre im Stich gelassen, acht in Sklaverei

Es scheint unglaublich, doch ein syrischer Seemann ist seit über elf Jahren im Stich gelassen worden. **Mohamed Arrachedi**, ITF-Billigflaggenetzwerk-Koordinator für die arabische Welt und Iran, beschreibt seine Notlage als Skandal in der Seeschiffahrtsindustrie

Dies ist ein unglaublicher und traurig berüchtigter Fall von Zurücklassung. Der syrische Seemann Abdul Naser Saleh kam 2012 als Ingenieur auf die *Al Maha* (ehemals *Jeddah Palace*) und hat seit 2015 keine Heuern mehr erhalten. Bis Ende Dezember 2023 schuldete man ihm USD198.600. Hierbei handelt es sich um einen klaren Fall moderner Sklaverei.

Saleh wurde vom Schiffseigentümer ausgetrickst und überredet, auf seinem Posten zu bleiben, während andere Besatzungsmitglieder kamen und gingen. Er macht sich große Sorgen um seine von seinem Einkommen abhängige Familie in Ägypten und im Sudan, weil er sie nicht unterstützen kann. Er kann nicht schlafen, ist erschöpft und fühlt sich sowohl körperlich als auch geistig unwohl.

Zurückgelassene Besatzung der *Mega Speed* nach sechs Monaten wieder zuhause

Die Besatzung der *Mega Speed* befand sich in einer schwierigen Lage, als sie im Stich gelassen wurde. **Sandra Bernal**, ITF-Billigflaggennetzwerk-Koordinatorin für Asien und den pazifischen Raum, berichtet über die koordinierten Bemühungen zur Unterstützung und Heimschaffung der Seeleute



Das Frachtschiff *Mega Speed*, Eigentum von Sea Lion Shipping und unter der Flagge der Marshall-Inseln registriert, fuhr durch südostasiatische Gewässer, als es von seinen Eigentümern aufgegeben wurde. Es wurde am 15. Juli 2023 wegen Umweltverschmutzung in Thailand in die Kette gelegt. Seine engagierte Mannschaft aus Bangladesch, Indien, Malaysia und Myanmar überließ man mit mehr als drei Monaten ausstehender Heuern ihrem Schicksal.

Die Besatzungsmitglieder, die bereits mit den Herausforderungen des Lebens auf See zu kämpfen hatten, waren mit einer unsicheren Zukunft konfrontiert, und der Stress ihrer misslichen Lage lastete schwer auf ihren Gemütern.

In Zeiten wie diesen sind es Organisationen wie die unsrige, die sich für Seeleute in Not einsetzen. Zusammen mit der unschätzbaren Hilfe unserer Kontakte in Thailand, Pfarrer Dave Hinay von der Seeleutemission sowie unserer Partner der Singapore Maritime Officers' Union (SMOU) hat die ITF rasch gehandelt, um die dringenden Bedürfnisse der Crew zu erfüllen.

Pfarrer Hinay spielte eine entscheidende Rolle, indem er uns bei der Organisation von Landgängen für die Besatzung der *Mega Speed* unterstützte. Diese Verschnaufpause erlaubte

ihnen, festen Boden zu betreten, frische Luft zu atmen und kurz der Enge ihres Schiffes zu entfliehen. Es war eine dringend benötigte Unterbrechung ihrer furchtbaren Situation und bot etwas Trost inmitten der Ungewissheit.

Er stand auch in Kontakt mit der Besatzung und setzte sich gemeinsam mit der ITF unermüdlich bei der Schiffsleitung dafür ein, dass die Besatzungsmitglieder die Heuern erhielten, die ihnen in Übereinstimmung mit dem Seearbeitsübereinkommen (MLC) zustanden.

Im Dezember ernannte der Eigentümer schließlich einen Vertreter, der nach Thailand reiste, um das Schiff von den Charterern zu übernehmen. Die Crew erhielt die ihnen zustehenden Heuern und wurde nach Monaten der Zurücklassung in thailändischen Gewässern sicher nach Hause zurückgeführt.

Mehr zur Zurücklassung der Besatzungen von Sea Lion Shipping auf Seite 20. ■

Das Schiff liegt seit dem 15. Juni 2022 im Hafen von Jeddah in Saudi-Arabien, und Saleh konnte seitdem nicht mehr von Bord oder an Land gehen. Im April 2023 kamen vier neue syrische Seeleute an Bord, womit die Gesamtbesatzungsstärke auf fünf stieg, und bis Ende Dezember hatte keiner von ihnen irgendwelche Heuern erhalten.

Das Schlimmste von allem für Saleh ist, dass es keine Anzeichen für eine Lösung gibt – trotz beharrlicher und kontinuierlicher Bemühungen der ITF, die gemäß internationaler Gesetzgebung Verantwortlichen für den Seemann zum Handeln zu drängen.

Der Schiffseigentümer Abalkhail Marine Navigation hat unsere Bestrebungen um Aufnahme ernsthafter Verhandlungen komplett ignoriert. Der Flaggenstaat Tansania hat nur einmal

geantwortet und erklärt, dass "der Fall geprüft werde", doch es gibt keine Beweise dafür, dass sie überhaupt etwas tun. Und die jetzt stattfindenden Kontakte mit den saudiarabischen Seeschiffahrtsbehörden haben noch nicht zu einer Lösung geführt.

Saleh ist ein Opfer von Straflosigkeit und Gleichgültigkeit. Seine Lage ist untragbar und nicht normalisierbar. Die Schiffsfahrtsbranche sollte sich schämen, dass sich diese Situation über all die Jahre hinziehen konnte. Die ITF fordert weiterhin dringendes Handeln, damit Saleh bezahlt und in die Heimat zurückgeführt wird. ■

Apollo Offshore gezwungen, ausstehende Jahresheuern zu zahlen

Ein Fall, der angeblich 2022 abgeschlossen war, hat ein Jahr später wieder sein hässliches Gesicht gezeigt, was zu einer konzertierten Aktion von drei ITF-Inspektor*innen führte, so **Andreas Husa** in Norwegen

Mein ursprünglicher Kontakt zur Besatzung der *Apollo Moon* entstand per E-Mail vom Zweiten Offizier am 20. Juni 2022. Er berichtete mir, dass das Schiff seine Manövrierfähigkeit und Maschinenkraft verloren hatte und in der Nähe von Offshore-Anlagen trieb. Es gab keine Gefrierschränke an Bord, sodass alle Lebensmittel der Besatzung an Deck gelagert werden mussten. Und die Heimreisekosten wurden von seiner Heuer einbehalten.

Eigentümer des Schiffes war Apollo Offshore; der Charterer war Shearwater, ein norwegischer Betreiber im Offshore-Sektor. Auf Verlangen des Charterers unterlag es einem Sondervertrag mit der norwegischen Seeleutegewerkschaft Norsk Sjømannsforbund.

Ich nahm mit der örtlichen Hafenstaatenkontrolle (PSC) Verbindung auf, und eine Woche später unternahmen wir im Hafen von Bergen eine gemeinsame Inspektion der *Apollo Moon*. Der PSC fiel auf, dass an der Hauptmaschine größere Reparaturen durchgeführt worden waren, ohne die Klassifikationsgesellschaft zu informieren; das Schiff wurde sofort festgehalten.

Dieser Besuch fiel mit der Aktionswoche der ITF Norwegen in Bergen zusammen, sodass ich mit meinen Kollegen aus Tromsø und Oslo alle Dokumente durchging. Wir stellten fest,

dass Apollo Offshore keine Heuern im Einklang mit dem Nordsee-Offshore-Standard zahlte, sondern die Seeleute nach einem veralteten Tarif entlohnte.

Shearwater sollte Ende Juni die Charter bezahlen, weshalb wir vereinbarten, dass Apollo Offshore die ausstehenden Heuern in Höhe von insgesamt USD17.260 Anfang Juli auszahlen würde. Am 29. Juni verlor die *Apollo Moon* den Chartervertrag und lag in London (Großbritannien) zur Kaltmiete.

Alles klar. Das dachte ich zumindest. Ein Jahr später, im Juni 2023, erhielt ich einen Tipp, dass Apollo Offshore mit einem französischen Unternehmen einen Charter für die *Apollo Moon* vereinbart hatte. Ich nahm sofort mit meiner Kollegin Corine Archambaud in Frankreich auf, die feststellte, dass es sich bei dem Charterer um SeaOwl handelte, mit dem sie ein gutes Arbeitsverhältnis hatte.

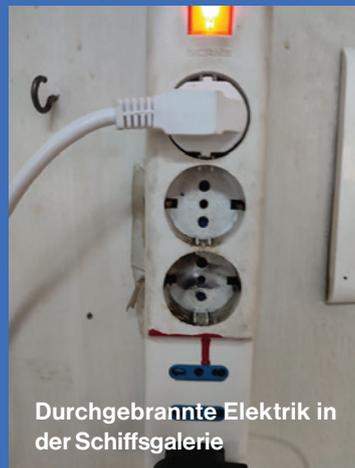
Darüber hinaus erfuhr ich, dass Apollo Offshore die Seeleute nicht wie 2022 vereinbart in Norwegen bezahlt hatte. SeaOwl wollte nicht mit einem Unternehmen in Verbindung gebracht werden, das moderne Sklaverei praktiziert und verlangte daher, dass der Eigentümer die der Crew der *Apollo Moon* geschuldeten Heuern zahlt. Apollo Offshore stimmte dem schließlich zu und überwies das Geld – insgesamt knapp über USD21.310 – direkt an die ITF in Norwegen, die ihrerseits die Zahlungen an die Seeleute am 20. September 2023 abschließen konnte. ■



“Es gab keine Gefrierschränke an Bord, sodass alle Lebensmittel der Besatzung an Deck gelagert werden mussten. Und die Heimreisekosten wurden von seiner Heuer einbehalten.”



Kaputtes Licht in einer Unterkunft



Durchgebrannte Elektrik in der Schiffsgalerie



Fehlender Rauchmelder in der Messe



Lagerung von Lebensmitteln an Deck

ITF-Inspektor*innen holen immer die Erlaubnis der Crew ein, bevor sie Namen nennen und Fotos veröffentlichen, wie der WhatsApp-Screenshot von Romano Peric zeigt



Kapitän nach neun Monaten Arrest freigelassen

Als ein auf einem Schiff in Albanien festgehaltener Kapitän die ITF um Hilfe rief, reiste **Romano Peric**, ITF-Billigflaggenkoordinator für Kroatien, in das Land, um Nachforschungen anzustellen und dem Seemann Hilfe zu leisten. Hier sein Bericht über den Fall

Der Produkttanker *Grace Felix* wurde am 14. Februar 2023 von albanischen Behörden arrestiert, als festgestellt wurde, dass er 22.500 Tonnen Öl geladen hatte. Er war angeblich von einem unter türkischer Flagge fahrenden Tanker in Kalamata (Griechenland) geladen worden.

Alexey Smaznov, Kapitän der *Grace Felix* seit 12 Jahren, wurde wegen des Verdachts des Schmuggelns von Öl russischen Ursprungs inhaftiert.

Russische raffinierte Erdölzeugnisse sind seit dem 5. Februar 2022 in der Europäischen Union verboten. Als Kandidat für die EU-Mitgliedschaft hat Albanien seine Sanktionspolitik bereits an die der Europäischen Union angeglichen. Seit Einführung der Sanktionen sind die Gewässer bei Kalamata zu einer Drehscheibe für den Transfer von russischem Öl von Schiff zu Schiff geworden. Auf Grundlage geheimsdienstlicher Daten vermutet die Polizei, dass die Ladung an die *Grace Felix* ursprünglich aus Russland kam.

Ich besuchte am 17. Oktober das Schiff und die Besatzung, sprach mit dem Kapitän und überprüfte die Dokumente. Smaznov war zunächst inhaftiert worden, doch die Behörden erlaubten ihm, auf das Schiff zurückzukehren und an Bord festgehalten zu werden, ohne das Recht, das Land zu verlassen. Er hat den Behörden von Anfang an gesagt, dass der letzte Betankungsvorgang sich in keiner Weise von den anderen unterschieden habe.

Die Beweise führten mich zur Feststellung, dass es sich bei diesem Fall um ein klares Beispiel der Kriminalisierung eines Seemannes handelte. Der Schiffseigentümer beauftragte einen Anwalt, der sowohl das Unternehmen als auch den Kapitän vor Gericht vertrat. Die erste Anhörung wurde vertagt. Bei der nächsten Anhörung am 23. Oktober ordnete das Gericht die Freilassung des Kapitäns an. Am 26. Oktober kam er endlich zu Hause an.

Wenn der Kapitän sich nicht an uns gewandt hätte, wäre er möglicherweise nicht freigesprochen worden, da es für Seeleute auf sich allein gestellt sehr schwer ist, gegen ihre Kriminalisierung anzukämpfen. Die Einbeziehung der ITF und der kroatischen Seeleutegewerkschaft in Fällen von Kriminalisierung trägt darüber hinaus dazu bei, das Bewusstsein für das Problem zu schärfen.

Ratschläge für Seeleute, die kriminalisiert werden, sind auf Seite 22 zu finden. ■

Schmutz und ausstehende Heuern – ITF befreit Crew rasch aus ihrer Notlage

Luka Simic beschreibt eine routinemäßige Schiffsinspektion, welche die schlimmsten Bedingungen aufdeckte, die er in seinen drei Jahren als ITF-Inspektor gesehen hat

Als ich am 26. Juli 2023 in Koper (Slowenien) an Bord des Viehtransporters *Lady Rasha* ging und die Crew besuchte, stellte ich fest, dass keiner der 18 Syrer und ein Ägypter einen Heuervertrag besaß. Sie führten keine Aufzeichnungen über Arbeits- und Ruhestunden und erhielten keine Heuerabrechnungen. Ein Seemann war nur 16 Jahre alt, obwohl die Flagge des Schiffes (Tansania) ein Mindestalter von 18 Jahren vorschrieb. Sie waren seit einem Monat an Bord.

Der Unterkunftsbereich für die Besatzung schockierte mich. Die Gänge waren nicht beleuchtet, sodass ich die Taschenlampe meines Handys benutzen musste um zu sehen, wohin ich gehe. Überall waren Tausende und Abertausende von Fliegen, auf dem Essen, in den Kabinen und den Toiletten, und sie bedeckten die Seeleute. Die Gemeinschaftstoiletten und -duschen waren extrem schmutzig und stanken, und der Boden war klatschnass, weil sie das Wasser nicht richtig abstellen konnten. Es gab nur eine Waschmaschine an Bord – und sie funktionierte nicht. Das Schiff war völlig unhygienisch und stellte eine ernsthafte Gesundheitsgefahr für die Besatzung dar.

Als ich an Bord ging, hatte ich den Vertreter des Charterers getroffen. Er erzählte mir, dass sie den Chartervertrag für drei Fahrten abgeschlossen hatten und ihn wahrscheinlich um ein weiteres Jahr verlängern würden. Nach allem, was ich gerade gesehen hatte, suchte ich ihn wieder auf und sagte ihm, dass das Schiff ein Katastrophenfall sei. Er bat mich, es ihm zu zeigen. Als er die fürchterlichen Bedingungen sah, informierte er das Unternehmen, dass man den Chartervertrag stornieren und das Schiff nur für den Rest der laufenden Reise chartern würde, damit die Viehladung an ihren Bestimmungsort geliefert werden könne.

Ich informierte sofort die Hafenstaatenkontrolle, aber sie konnten nicht an Bord kommen. Der Agent tauchte jedoch auf, und ich sagte ihm, er solle mindestens 50 Fliegenfallen und eine neue Waschmaschine kaufen, was er auch tat.

Auf meine Anfrage hin schickte das Unternehmen SEAs für alle Besatzungsmitglieder, und ich berechnete die ihnen zustehenden Heuern – insgesamt waren es USD 42.000. Tansania schickte eine Ausnahmegenehmigung für den jungen Seemann. Das Unternehmen installierte neue LED-Leuchten in den Gängen, und die Duschkabinen wurden gereinigt und gestrichen. Als das Schiff am nächsten Tag mit Ziel Libanon auslief, hatten alle Besatzungsmitglieder ihre Heuern erhalten, und ihre Lebensbedingungen waren verbessert worden.

Danach habe ich mit dem Unternehmen an allen Unterlagen gearbeitet, die es den Seeleuten zur Verfügung stellen musste. ■

Dankbare Crew der *Lady Rasha*



Quellen für Rat und Unterstützung

Wenn Sie zur See fahren und ein Problem an Bord haben, wenden Sie sich bitte an seafsupport@itf.org.uk.

Wenn Sie auf einem Fischereifahrzeug arbeiten und Unterstützung benötigen, wenden Sie sich bitte an fishsupport@itf.org.uk.

Wenn Sie in einem Hafen sind, können Sie in unserem neuen globalen Verzeichnis der Wohlfahrtszentren für Seeleute nachsehen, ob es dort ein Seeleutezentrum gibt. Seeleutezentren bieten Beratung, Ansprechpartner, Kontaktmöglichkeiten nach Hause und einen Ort, an dem man sich außerhalb des Schiffes entspannen kann. Besuchen Sie <https://www.itfseafarers.org/en/welfare-directory-landing>.

Die ITF hat ein Verzeichnis für die Verletzung von Rechten der Seeleute entwickelt, um Maßnahmen von Reedern, Schiffsmanagement, Flaggenstaaten oder sonstigen Parteien zu ermitteln und aufzulisten, die die grundlegenden Menschen- und Gewerkschaftsrechte von Seeleuten verweigern oder missachten und internationale Übereinkommen zur Regelung der Arbeits- und Lebensbedingungen von Seeleuten an Bord ignorieren. Mehr unter <https://www.itfseafarers.org/en/issues/seafarers-breach-of-rights>.

Nicht auf Anwerbungsbetrug hereinfliegen

Zu schön, um wahr zu sein

Die meisten Betrügereien beruhen darauf, dass Jobs angeboten werden, die nur wenige oder gar keine Qualifikationen oder kaum Ausbildung erfordern, aber hohe Löhne, hohe Trinkgelder oder ungewöhnlich gute Bedingungen versprechen. Wenn der Job zu gut aussieht, um wahr zu sein, ist er es mit ziemlicher Sicherheit auch.

Geldforderungen

Betrüger versprechen meist Arbeit als Gegenleistung für eine Bestechung oder Bezahlung. Die Geldforderung kommt in der Regel, nachdem man eine Kopie seines Reisepasses und anderer persönlicher Dokumente eingereicht hat, und kurz bevor das Stellenangebot unterbreitet wird. Ihnen wird zwar versprochen, dass Sie Ihr Geld zurückbekommen, aber Sie werden es NIE bekommen. ZAHLEN SIE NICHTS.

Diese betrügerischen Anfragen können wie folgt getarnt sein:

- eine Vermittlungs-, Registrierungs- oder Verwaltungsgebühr
- eine Zahlung für eine ärztliche Untersuchung oder für eine Klinik
- eine Zahlung für die Bearbeitung eines Visums oder Reisepasses
- eine Einwanderungsgebühr oder eine Zahlung an eine staatliche Stelle
- eine Zahlung direkt an eine Bank, damit Sie vielleicht auf ein Frachtschiff gehen können
- eine Zahlung für Flugkosten, um an Bord eines Schiffes zu gehen

Vorsicht bei anderen Betrugsarten

- Vermeiden Sie Websites, die Sie auffordern, Ihren Lebenslauf kostenlos zu veröffentlichen. Ihre persönlichen Daten können für Identitätsbetrug verwendet werden, insbesondere wenn ein angeblicher Arbeitgeber Sie dann auffordert, Ihren Reisepass und andere persönliche Dokumente zu schicken.
- Ignorieren Sie alle unerbetenen (unerwarteten) Stellenangebote, die Sie per E-Mail, über soziale Medien oder über Messaging-Apps erhalten. Seien Sie besonders vorsichtig bei Facebook - die großen Kreuzfahrtgesellschaften und Frachtschiffahrtsunternehmen nutzen Facebook nicht, um Seeleute anzuwerben.
- Lehnen Sie jede Forderung nach einer Gebühr für die Weiterleitung Ihrer Bewerbung oder Ihres Lebenslaufs an potenzielle Arbeitgeber ab. Sie versprechen vielleicht, dass Sie Ihr Geld zurückbekommen, wenn Sie keine Stelle bekommen. Das ist eine Lüge.
- Auf der regelmäßig aktualisierten Seite "Scam Alerts" auf www.itfshipbesure.org finden Sie die Namen von Personen und Unternehmen, die Sie meiden sollten, sowie gefälschte E-Mail-Adressen und Websites, von denen Sie sich fernhalten sollten.
- Achten Sie auf die Verwendung von Chiffre-Nummern und falschen Adressen.
- Googlen Sie den Namen des Unternehmens und "scam", "fraud" oder "warning".

Das Fazit

Sie sollten niemals für Arbeit auf See bezahlen müssen. Nach dem Seearbeitsübereinkommen ist es illegal, eine Vorauszahlung für die Arbeit auf Schiffen zu verlangen. Wenn etwas an einem Stellenangebot falsch aussieht, sollte man sich davon fernhalten.

“Machen Sie sich mit den Fakten über Betrügereien vertraut und tun Sie alles, was Sie können, um sich vor Betrügern zu schützen. Sie geben vor, gute Jobs anzubieten, aber in Wirklichkeit sind sie hinter Ihrem Geld oder Ihrer Identität her.”

Steve Trowsdale, Koordinator des ITF-Inspektor*innen-Teams

Melden Sie der ITF einen Betrugsfall

Wenn Sie einen Betrug, eine gefälschte E-Mail-Adresse oder eine gefälschte Website erkennen - oder einfach nur unseren Rat wünschen - nehmen Sie bitte vertrauensvoll per E-Mail Kontakt mit uns auf: jobscam@itf.org.uk.

Lassen Sie sich von der ITF durch den Anwerbeprozess führen – besuchen Sie www.itfshipbesure.org.

Die Zahl der Fälle, in denen Seeleute im Stich gelassen werden, steigt weiter in die Höhe. Das *Seeleute-Bulletin* befasst sich mit der Frage, warum Seeleute auf eine schnellere Lösung ihrer Lage hoffen können, und gibt Ratschläge, wie man sich vor Zurücklassung schützen kann.

Neuer Leitfaden zielt auf eine schnellere Lösung von Zurücklassungsfällen ab

Der steile Anstieg der gemeldeten Fälle von Zurücklassung hat die Seeschiffahrtsbranche veranlasst, neue Leitlinien für den Umgang mit Seeleuten zu verabschieden, berichtet **Jonathan Warring**, leitender juristischer Mitarbeiter der ITF.

In den letzten Jahren ist ein starker Anstieg der gemeldeten Fälle von Zurücklassung zu verzeichnen. Im Jahr 2023 wurden der Datenbank der Internationalen Arbeitsorganisation IAO/Internationalen Seeschiffahrtsorganisation IMO 132 gemeldete Fälle von Zurücklassung übermittelt – die höchste Jahreszahl seit Einführung der Datenbank. Der vorherige Rekord lag bei 119 Fällen im Jahr 2022.

Als Reaktion auf diesen Anstieg verabschiedete die gemeinsame Dreigliedrige Arbeitsgruppe der IAO/IMO am 20. Dezember 2022 neue Leitlinien für den Umgang mit zurückgelassenen Seeleuten. Diese wurden im März 2023 vom Verwaltungsrat der IAO und schließlich auf der 110. Tagung des Rechtsausschusses der IMO angenommen.

Die Leitlinien sollen Flaggenstaaten, Hafenstaaten und die Regierungen der Heimatstaaten der Seeleute dabei unterstützen, Fälle von Zurücklassung rechtzeitig zu lösen, um die Auswirkungen auf die Besatzungen zu mindern.

Die ITF wird die Leitlinien als Instrument zur schnellen Lösung von Fällen im Interesse der Seeleute fördern.

Die Leitlinien sind auf der IAO-Webseite unter folgender Adresse zu finden: rb.gy/vqpn35

Vor Zurücklassung schützen

Wenn ein Schifffahrtsunternehmen pleite geht und die Besatzung unbezahlt an Bord ist und Angst davor hat, was mit ihr geschehen wird, wissen Seeleute oft nicht, an wen sie sich wenden können, um Hilfe zu erhalten. Befolgen Sie diese Empfehlungen, wie man sich selbst helfen kann

Versuchen Sie, das Risiko von vornherein zu vermeiden. Bevor Sie etwas unterschreiben, prüfen Sie alle verfügbaren Informationen über ein Schiff. Nutzen Sie Webseiten, auf denen die Position und der Zielort von Schiffen angegeben sind. Und nutzen Sie die IAO-Datenbank, in der alle aufgegebenen Schiffe aufgelistet sind: <https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.home>. (Suchen Sie nach der IMO-Nummer, falls sich der Schiffsname geändert hat).

Seien Sie an Bord wachsam. Wenn die Heuern wochenlang nicht gezahlt werden, ist das ein Warnzeichen dafür, dass der Arbeitgeber das Schiff und die Besatzung bald im Stich lassen könnte. Das Seearbeitsübereinkommen (MLC) schreibt vor, dass Seeleute mindestens monatlich bezahlt werden müssen. Wenn Sie also länger als einen Monat nicht vollständig bezahlt werden, ist dies ein Verstoß gegen das MLC.

Handeln Sie schnell. Wenn Sie glauben, dass Sie Gefahr laufen, zurückgelassen zu werden, warten Sie NICHT mit Ihrer Beschwerde, da Sie sonst finanzielle Einbußen erleiden könnten. Nehmen Sie Verbindung mit Ihrem Reeder auf – wenn dieser nicht reagiert, wenden Sie sich an die Versicherungsgesellschaft. Die Versicherung deckt bis zu vier ausstehende Monatsheuern und Ansprüche gemäß Ihrem Arbeitsvertrag oder Tarifvertrag sowie angemessene Kosten (z. B. für Rücktransport in die Heimat, Unterkunft, Proviant und Bedarfsgüter, medizinische Versorgung) ab dem Zeitpunkt der Zurücklassung bis zu Ihrer Rückkehr nach Hause.

Melden Sie sich. Wenn der Eigentümer oder der Versicherer nicht helfen, wenden Sie sich an die ITF - Sie können sich absolut vertraulich an uns wenden. Aber denken Sie daran: Wir können Ihnen nicht helfen, wenn Sie nicht von vornherein mit uns Verbindung aufnehmen. Senden Sie uns eine E-Mail an abandonment@itf.org.uk

Blieben Sie auf dem Laufenden über die Schutzmaßnahmen für zurückgelassene Seeleute, die in den Änderungen des Seearbeitsübereinkommens (MLC) enthalten sind - laden Sie die kostenlose App "Häufig gestellte Fragen zum Seearbeitsübereinkommen" unter <https://faqmlc.ilo.org/> herunter.

Zurücklassung im Jahr 2023 – Die Fakten

IM JAHR
2023



WURDEN **132** FÄLLE VON
ZURÜCKLASSUNG REGISTRIERT

**13 FÄLLE (11 PROZENT) MEHR
ALS IM JAHR 2022**

Die ITF meldete **129** dieser Fälle und **zwei** Regierungen berichteten von **drei** Zurücklassungen.

Inden von der ITF gemeldeten **129 Fällen** ging es zudem um ausstehende Heuern in einer Gesamthöhe von mehr als **12,1 Mio. USD**.

Bislang haben wir ausstehende Heuern in Höhe von über **10.9 Mio. USD** von nur **60** der zurückgelassenen Schiffe betreiben können.

1.676 Seeleute an Bord zurückgelassener Schiffe kontaktierten die ITF.

Allein **400** davon kamen aus Indien, was bedeutet, dass indische Staatsbürger*innen die Mehrheit der zurückgelassenen Seeleute darstellen.



DIE FLAGGEN MIT DEN MEISTEN ZURÜCKLASSUNGEN

Panama: 23

Palau: 12

Kamerun: 11

St. Kitts & Nevis: 8

Komoren: 6

Tansania: 6

Togo: 6

Unbekannt: 8



Wurden Sie zurückgelassen?

- Schuldet man Ihnen zwei oder mehr Monatsheuern?
- Erhalten Sie nicht mehr ausreichend oder regelmäßig Proviant, Wasser und Treibstoff?
- Ist Ihr Vertrag ausgelaufen, und Ihr Eigentümer ignoriert Ihr Gesuch um Rückführung?

Wenn Sie unter einem dieser Probleme leiden, könnte man Sie im Stich gelassen haben.

Für kostenlose, vertrauliche Hilfe, mailen Sie uns unter abandonment@itf.org.uk.



Beseitigung von Gewalt am Arbeitsplatz liegt in der Verantwortung aller

Gewalt und Belästigung am Arbeitsplatz beeinträchtigen die Fähigkeit von Seeleuten, einen Arbeitsplatz zu finden und zu behalten, und schaden ihrem körperlichen und geistigen Wohlbefinden. Frauen sind darüber hinaus von geschlechtsspezifischer Gewalt und Belästigung betroffen. **Helene Netland**, Assistentin der ITF-Sektion Seeleute und Binnenschifffahrt, geht der Frage nach, wie Unternehmen, Gewerkschaften und Seeleute einen Wandel herbeiführen können

Das Übereinkommen 190 (C190) wurde von der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) im Juni 2019 verabschiedet um sicherzustellen, dass Beschäftigung auf sicheren und menschenwürdigen Arbeitsbedingungen beruht. Es anerkennt das Recht aller auf eine Arbeitswelt frei von Gewalt und Belästigung, einschließlich geschlechtsspezifischer Gewalt und Belästigung. Und es bietet einen klaren Rahmen für Maßnahmen von Schifffahrtsunternehmen, Gewerkschaften und Seeleuten, um dieses Verhalten zu beenden.

C190 verpflichtet die Schifffahrtsunternehmen, dafür zu sorgen, dass Maßnahmen zur Beseitigung aller Formen von Gewalt und Belästigung an Bord ihrer Schiffe getroffen werden. Ebenso haben Gewerkschaften und Seeleute die Pflicht dazu beizutragen, dass unangemessenes Verhalten unterbleibt.

Es gibt den Seeleuten das Recht, sich direkt beim Kapitän und gegebenenfalls bei externen Behörden zu beschweren, und es sieht das Recht vor, sich bei Einreichung einer Beschwerde begleiten oder vertreten zu lassen. Diese sind in das Beschwerdeverfahren des Seearbeitsübereinkommens (MLC) 2006 eingebettet.

Seeleutengewerkschaften können:

- verlangen, dass die C190-Bestimmungen in Tarifverträge aufgenommen werden;
- mit den Unternehmen über Arbeitsplatzrichtlinien verhandeln und sicherstellen, dass Schulungen zur Verhütung und Bekämpfung von Gewalt und Belästigung für alle verbindlich sind; und
- Druck auf ihre Regierungen ausüben, damit sie die IAO-Normen ratifizieren und in die nationale Gesetzgebung aufnehmen.

Reedereien und Seeleutengewerkschaften können:

- Ausbildungsprogramme für Seeleute organisieren, die aktiv eine Arbeitsplatzkultur der Gleichberechtigung und des gegenseitigen Respekts fördern;
- offene Diskussionen über die Auswirkungen von Übeltätern auf den Arbeitsplatz und auf die Person, die sie ins Visier nehmen, fördern und
- Verfahren zur Meldung und Untersuchung von Vorfällen erläutern.

Die Leitlinien können Seeleuten helfen:

- die ersten Anzeichen von Mobbing und Belästigung bei ihren Kolleg*innen zu erkennen – wie z. B. Verhaltensänderungen, Isolation, niedrige Moral oder schlechte Arbeitsleistung;
- sich aktiv als Zuschauer einzubringen, wenn sie Zeuge dieser Verhaltensweisen werden, und
- Menschen, die Gewalt und Belästigung erfahren haben zu ermutigen, Vorfälle zu melden, ohne Vergeltungsmaßnahmen befürchten zu müssen.



“Gewalt und Belästigung sind ein starkes Hindernis für die Gleichstellung von Frauen, das, wenn es nicht angegangen wird, jede Maßnahme zur Erhöhung der Frauenbeschäftigung in diesem Sektor unterminieren wird. C190 bietet eine wichtige Grundlage um sicherzustellen, dass Beschäftigung auf sicherer und menschenwürdiger Arbeit basiert, bei der kein*e Arbeitnehmer*in ungeschützt bleibt.”

Claire Clarke, Geschäftsführende ITF-Beauftragte für weibliche Verkehrsbeschäftigte und Gleichstellung

Fünf Punkte überprüfen, bevor man an Bord geht

1. Bitten Sie um Einsicht in die Gesundheits- und Sicherheitspolitik des Unternehmens und prüfen Sie, ob sie Gewalt und Belästigung, einschließlich geschlechtsspezifischer Gewalt und Belästigung, einschließt und ob sie eine klare Aussage zur Nulltoleranz enthält.
2. Ist in der Gesundheits- und Sicherheitspolitik das Recht der Seeleute auf Vertraulichkeit verankert?
3. Enthält die Politik Maßnahmen zum Schutz von Beschwerdeführern, Zeugen und Hinweisgebern vor Schikanisierung oder Vergeltung?
4. Unterliegt das Schiff einem Tarifvertrag?
5. Enthält die Vereinbarung Maßnahmen zur Verhinderung, Behandlung und Behebung von Gewalt und Belästigung im Einklang mit C190?

ITF-Veröffentlichung zum Herunterladen – ILO C190: A Transport Workers' Toolkit (IAO-Übereinkommen 190 über Gewalt und Belästigung; Toolkit für Verkehrsbeschäftigte), Link: rb.gy/zbximu

Arabische Schifffahrtsakademie führt bahnbrechende Schulung zur psychischen Gesundheit ein

Mitarbeiter*innen der Akademie nehmen am ersten Workshop zur psychischen Gesundheit teil



Eine führende Seeschifffahrtsakademie im Nahen Osten und Afrika hat ein bahnbrechendes Schulungsprogramm für Wohlbefinden und psychische Gesundheit für ihre Mitarbeiter*innen eingeführt, die wiederum ihre Student*innen schulen werden. **Dr. Syed Asif Altaf**, ITF-Koordinator für das globale Wohlfahrtsprogramm, und **Dr. Kapitän Kazem Agamy**, Direktor des Internationalen Forums für Seeverkehr, begrüßen den Schritt

Als eine der führenden maritimen Akademien im Nahen Osten und Afrika will die Arabische Akademie für Wissenschaft, Technologie und Seeverkehr ein förderliches und unterstützendes Umfeld schaffen, das die Student*innen darauf vorbereitet, sowohl persönlich als auch beruflich in der anspruchsvollen maritimen Industrie Erfolg zu haben.

Sie hat sich verpflichtet, vielseitig ausgebildete und widerstandsfähige Seeleuten hervorzubringen, die zu einem sicheren, effizienten und nachhaltigen maritimen Sektor beitragen können. Ein Weg für sie, dies zu erreichen, ist die Zusammenarbeit mit anderen Instituten und Verbänden des Wirtschaftszweigs.

So hat sich die Akademie beispielsweise mit der ITF zusammengetan, um den Einblick in die Branche, die Unterstützung bei der Ausbildung und das Eintreten für die Rechte der Seeleute zu stärken. Gemeinsam haben sie einen Workshop für Hochschulmitarbeiter*innen konzipiert, in dem sie Methoden und Instrumente für einen wirksamen Umgang mit psychischer Gesundheit und zur Vorbeugung psychischer Krisen erlernen. Die Mitarbeiter*innen werden diese Ansätze wiederum an ihre Student*innen weitergeben. Ziel ist es, zu einer höheren

Verbleibquote in der Branche beizutragen und die langfristige berufliche Zufriedenheit und den Erfolg der künftigen Seeleute zu fördern.

Der Workshop konzentriert sich auf die besonderen Herausforderungen einer Karriere auf See - lange Zeiträume der Isolation, hohe Arbeitsbelastung und Belastung durch stressige Situationen. Es wird untersucht, wie sich schlechte psychische Gesundheit auf die Sicherheit und Produktivität auf See auswirken kann, da sie die kognitiven Fähigkeiten, die Konzentration und die Fähigkeit, Situationen effektiv zu beurteilen und unter Druck fundierte Entscheidungen zu treffen, beeinträchtigt.

Im Workshop werden auch die Rechte der Seeleute auf menschenwürdige Arbeitsbedingungen, faire Löhne und Zugang zu medizinischer Versorgung vermittelt.

ITF-Inspektor*innen in der arabischen Welt wissen, dass Seeleute, die eine Beschwerde im Rahmen des Seearbeitsübereinkommens (MLC) einreichen, in der Regel unter systematischem Druck seitens des Arbeitgebers stehen - vielleicht werden sie bedroht oder müssen zur Strafe in ihrer Kabine bleiben. Dies führt zu einem enormen psychischen Druck, der sich auf ihre psychische und physische Gesundheit auswirkt.

Kapitän Mohamed Elmeligy, ein pensionierter Kapitänleutnant der ägyptischen Marine und derzeit Dozent für maritime Kultur, Führung und Navigation an der Akademie, sagte uns, dass ihm die Teilnahme an dem Workshop "die Augen geöffnet" habe

Er sagte: "Ich habe ein tiefes Verständnis für die Auswirkungen von Stress auf den Körper gewonnen. Ich habe gelernt, dass es im Umgang mit einem vielfältigen und multikulturellen Umfeld entscheidend ist, sich an neue Situationen anzupassen. Dazu muss man zunächst die Unterschiede akzeptieren und dann Problemlösungs- und Resilienzstrategien anwenden, um Stress effektiv zu bewältigen." ■



Der Stimme der Seeleute Gehör verschaffen

Das *Seeleute-Bulletin* interviewt **Carlos Muller**, den Präsidenten sowohl der brasilianischen Gewerkschaft SINDMAR als auch von CONTTMAF, dem Verband der Verkehrsgewerkschaften in Lateinamerika und der Karibik

Erzählen Sie uns von Ihrem beruflichen Werdegang

Ich begann meine Laufbahn 1992 als Kadett an Bord eines Chemietransportschiffes und habe 24 Jahre lang an Bord von Schiffen als Offizier der Handelsmarine und später als Kapitän in der Kabotage und der internationalen Schifffahrt gearbeitet.

Im Jahr 2013 wurde ich als Arbeitnehmervertreter in den Verwaltungsrat von Transpetro gewählt, dem Transportzweig des staatlichen Öriesen Petrobras. SINDMAR, deren Mitglied ich seit meinem ersten Tag als Seemann bin, unterstützte mich voll und ganz und lud mich 2014 ein, in die Leitung der Gewerkschaft einzutreten. Die wertvollen Ratschläge, die ich von ihrem verstorbenen Präsidenten Severino Almeida Filho erhielt, motivierten mich, weiterzumachen. Er ernannte mich zum Direktor für internationale Beziehungen und ich unterstützte ihn häufig bei den Aktivitäten von SINDMAR und CONTTMAF bei der ITF.

Worauf sind Sie als SINDMAR-Präsident besonders stolz?

Ich wurde 2018 zum Präsidenten gewählt, kurz nachdem Severino in den Ruhestand getreten war. Ich begann meine Amtszeit 2019, am selben Tag, an dem die Covid-Pandemie in Brasilien ausgerufen wurde. Leider bestand meine erste Handlung als Präsident darin, unsere Türen für persönliche Aktivitäten zu versiegeln, was nur unter dem Militärregime Jahrzehnte zuvor vorgekommen war. Wir nahmen die Telearbeit auf und bemühten uns sehr, die Kommunikationslinien untereinander, mit unseren Mitgliedern und mit den Behörden offen zu halten. Severinos Unterstützung für meine Wahl hat es uns leichter gemacht, geschlossen voranzugehen und die Entschlossenheit

zu entwickeln, für Errungenschaften in einer Zeit zu kämpfen, die sich für maritime Beschäftigte weltweit als unglaublich schwierig erwiesen hat. Ich bin sehr stolz darauf, dass der Gewerkschaft dies gelungen ist.

Welche Rolle spielt CONTTMAF?

Durch gemeinsames Handeln mit Organisationen aus anderen Sektoren können wir die Anliegen von Arbeitnehmer*innen gegenüber der Regierung und bei unseren internationalen Aktivitäten besser vermitteln. Wir vereinen 250 Gewerkschaften aus den Bereichen Seeschifffahrt, Häfen, Binnenschifffahrt, Fischerei, Luftfahrt und Tourismus, die mehr als die Hälfte aller Beschäftigten in diesen Branchen in Lateinamerika und der Karibik vertreten. In Brasilien werden rund 90 Prozent aller importierten und exportierten Waren von den von uns vertretenen Arbeitnehmer*innen befördert.

Vor welchen Herausforderungen stehen Seeleute in Ihrer Region?

Eine große Herausforderung ist die Verteidigung der Kabotage in Lateinamerika, um gute Arbeitsplätze für einheimische Seeleute in ihren eigenen nationalen Gewässern zu sichern. Wir beteiligen uns an der ITF-Kampagne gegen Billigflaggen und ihre unternormigen Bedingungen, die das Arbeitsumfeld für Seeleute untergraben, für das wir so hart gekämpft haben. Weitere Prioritäten sind die Erhöhung der Beteiligung von Frauen in unserer maritimen Industrie und die Gewährleistung eines gerechten Übergangs für unsere Verkehrsbeschäftigten. ■

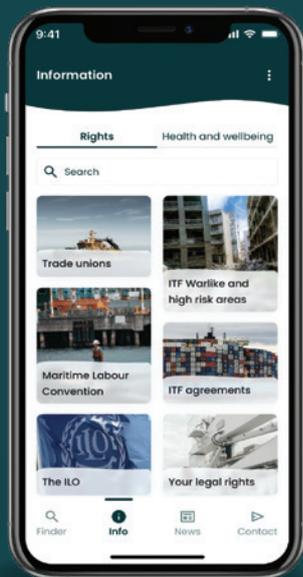
Foto: Mikael Cesar Bureros. Seeleute stellen zur Schau, wie wichtig verantwortungsvolles Abfallmanagement auf See und im Leben ist. ITF-Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute (ITF Seafarers' Trust)

IHR 12-SEITIGER LEITFADEN ZUM HERAUSTRENNEN

INHALT:

**SO BEKOMMEN SIE HILFE
VERTRÄGE
KONTAKT ZU ITF-INSPEKTOR*INNEN
UNTERSTÜTZUNG DURCH
INSPEKTOR*INNEN
RECHTSANSPRÜCHE
BETRUGSMASCHEN**

Ihr ITF-Leitfaden zu Hilfsangeboten



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

Ihre erste Anlaufstelle sollte Ihre Gewerkschaft sein – falls Sie noch nicht Gewerkschaftsmitglied sind, sollten Sie sich informieren, wie Sie beitreten können. Maritime ITF-Gewerkschaften finden Sie unter <https://www.itfseafarers.org/en/look-up>.

Sollten Sie sofort Hilfe benötigen oder bereits Gewerkschaftsmitglied sein, aber Ihre Gewerkschaft nicht erreichen können, wenden Sie sich an eine*n ITF-Inspektor*in – alle Kontaktdaten sind in diesem Leitfaden enthalten.

Falls Sie ein Mobiltelefon oder Tablet besitzen, können Sie Ihre KOSTENLOSE "ITF Seafarers"-App jetzt unter www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm herunterladen.

Mit der App können Sie Folgendes:

- Kontaktdaten des*der nächsten ITF-Inspektor*in, -Koordinator*in bzw. -Gewerkschaft im maritimen Sektor finden.
- Schiffe nachschlagen und überprüfen, ob das Schiff unter einem von der ITF genehmigten Vertrag fährt, bevor Sie anheuern.
- Kontrollieren, ob Ruhezeiten den Vorschriften entsprechen.

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

Kontaktaufnahme zum ITF-Team für die Unterstützung von Seeleuten

SMS/WhatsApp/Viber:

(+447523) 515 097

E-Mail: seafsupport@itf.org.uk

Vor der Kontaktaufnahme zur ITF, sollten Sie die folgenden Informationen bereithalten:

Zu Ihrer Person

- Name
- Rang
- Staatsangehörigkeit
- Kontaktdaten

Zum Schiff

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

Zum Problem

- Beschreiben Sie das Problem
- Seit wann sind Sie an Bord?
- Betrifft Ihr Problem alle Besatzungsmitglieder?



www.facebook.com/itfseafarerssupport



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 einzelne Personen auf schwarze Listen zu setzen. Schiffseigentümer müssen sicherstellen, dass die von ihnen in Anspruch genommenen Bemannungsagenten diese Normen erfüllen.

Vor Vertragsabschluss

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 können Sie sich an folgende Checkliste halten:



- Ohne **schriftlichen Vertrag** keine Arbeit auf einem Schiff aufnehmen.
- Niemals einen Blanko-Vertrag bzw. einen Vertrag unterschreiben, der Sie an **nicht näher erläuterte** oder Ihnen nicht vertraute Bedingungen bindet.
- Überprüfen Sie, ob sich der Vertrag auf einen **Kollektivvertrag** bezieht. Falls ja, lesen Sie sich den Kollektivvertrag gut durch, und bewahren Sie eine Kopie davon zusammen mit Ihrem Vertrag auf.
- Überzeugen Sie sich, dass die **Vertragsdauer** eindeutig festgelegt ist.
- Niemals einen Vertrag unterschreiben, der es dem Reeder gestattet, die **Vertragsdauer** einseitig zu ändern – solche Änderungen sollten in gegenseitigem Einvernehmen erfolgen.
- Immer sicherstellen, dass der Vertrag klare Angaben über die **Grundheuer** und die **regelmäßige Arbeitszeit** enthält. Gemäß der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) sollte die regelmäßige Arbeitszeit bei maximal 48 Stunden pro Woche (208 pro Monat) liegen.
- Stellen Sie sicher, dass im Vertrag klar definiert ist, wie **Überstunden** bezahlt werden und zu welchem Tarif. Gemäß IAO sollten alle Überstunden zu einem mindestens 1,25-fachen des normalen Stundenlohns entgolten werden.
- Überzeugen Sie sich, dass im Vertrag klar festgelegt ist, wie viele **bezahlte monatliche Urlaubstage** Sie erhalten werden. Gemäß IAO sollte der jährliche bezahlte Urlaub nicht weniger als 30 Tage (2,5 Tage pro Kalendermonat) betragen.
- Stellen Sie sicher, dass die Bezahlung der regelmäßigen Arbeitsstunden, der Überstunden und der Urlaubstage **separat im Vertrag aufgeführt ist**.
- Unterschreiben Sie niemals einen Vertrag, der Sie zur Zahlung eines Anteils Ihrer **Anreise- oder Heimreisekosten** verpflichtet.
- Unterschreiben Sie keinen Vertrag, der es dem Reeder gestattet, **einen Teil Ihrer Heuer zurückzuhalten oder einzubehalten** – Sie haben das Recht auf Auszahlung Ihrer gesamten Heuer am Ende jedes Kalendermonats.
- Falls Ihr Arbeitsvertrag keine Details über **Zusatzleistungen** enthält, sollten Sie versuchen, eine Bestätigung (vorzugsweise in Form einer schriftlichen Vereinbarung oder eines vertraglichen Anspruchs) über die finanziellen Zuwendungen im Falle von Krankheit oder Verletzung, Tod, Schiffsuntergang (einschließlich Verlust von persönlichem Besitz) und vorzeitiger Beendigung des Vertrags zu erhalten.
- Unterschreiben Sie keinen Vertrag, der eine Klausel enthält, wonach Ihr **Recht auf Mitgliedschaft** in, Kontakt zu, Beratung mit oder Vertretung durch eine(r) Gewerkschaft Ihrer Wahl **eingeschränkt wird**.
- Überprüfen Sie die **Kündigungsbedingungen** Ihres Vertrags, einschließlich der vom Schiffseigentümer einzuhaltenden Kündigungsfristen.
- Unabhängig von den Bedingungen wird jeder Vertrag/jede Vereinbarung, den/die Sie freiwillig abgeschlossen haben, bei den meisten zuständigen Gerichten als rechtsverbindlich betrachtet. Bewahren Sie also **Kopien Ihres Vertrags**, der Heuerabrechnungen sowie weiterer Schriftstücke des Schiffseigentümers und Bemannungsagenten, die sich auf Ihre Arbeitsbedingungen beziehen, sorgsam auf, auch nach Beendigung Ihres Einsatzes auf dem Schiff. Sie werden sie als Beweismittel benötigen, falls etwas schiefgeht und Sie Ihren Anspruch auf Heuern oder Entschädigung geltend machen müssen.

Um festzustellen, ob für Ihr Schiff ein von der ITF genehmigter Kollektivvertrag abgeschlossen wurde, besuchen Sie <https://www.itfseafarers.org/en/look-up>.

KONTAKT ZU ITF-INSPEKTOR*INNEN

| NAME | FUNKTION | LAND | HAFEN | MOBILTELEFON | E-MAIL |
|-----------------------|---------------------|-------------|--------------|--------------------|----------------------------------|
| Hassen Mellis | Inspektor | Algerien | Algier | +213 559 407 839 | mellis_hassen@itf.org.uk |
| Roberto Jorge Alarcón | Koordinator | Argentinien | Rosario | +54 9 11 4414 5687 | alarcon_roberto@itf.org.uk |
| Ian Bray | Koordinator | Australien | Fremantle | +61 403 325 376 | bray_ian@itf.org.uk |
| Matt Purcell | stellv. Koordinator | Australien | Melbourne | +61 418 387 966 | purcell_matt@itf.org.uk |
| Brian Gallagher | Inspektor | Australien | Brisbane | +61 414 799 134 | gallagher_brian@itf.org.uk |
| Dan Crumlin | Inspektor | Australien | Sydney | +61 400 418 871 | crumlin_dan@itf.org.uk |
| Jack McCabe | Inspektor | Australien | Port Hedland | +61 410 390 081 | mccabe_jack@itf.org.uk |
| Christian Roos | Inspektor | Belgien | Zeebrügge | +32 486 12 38 90 | roos_christian@itf.org.uk |
| Marc Van-Noten | Inspektor | Belgien | Antwerpen | +32 475 77 57 00 | van-noten_marc@itf.org.uk |
| Rino Huijsmans | Inspektor | Belgien | Antwerpen | +32 473 97 31 95 | huijsmans_rino@itf.org.uk |
| Ali Zini | Inspektor | Brasilien | Paranagua | +55 41 99998 0008 | zini_ali@itf.org.uk |
| Renialdo de Freitas | Inspektor | Brasilien | Santos | +55 13 99761 0611 | defreitas_renialdo@itf.org.uk |
| Vladimir Miladinov | Inspektor | Bulgarien | Varna | +359 887 888 921 | miladinov_vladimir@itf.org.uk |
| Karl Risser | Inspektor | Kanada | Halifax | +1902 237 4403 | risser_karl@itf.org.uk |
| Kyle Campbell | Inspektor | Kanada | Montreal | +1514 260 5953 | campbell_kyle@itf.org.uk |
| Nathan Smith | Inspektor | Kanada | Vancouver | +1604 791 5216 | smith_nathan@itf.org.uk |
| Rodrigo Pinto Aguero | Inspektor | Chile | Valparaiso | +56 9 9433 4143 | pintoaguero_rodrigo@itf.org.uk |
| Miguel Sanchez Enciso | Inspektor | Kolumbien | Barranquilla | +57 310 657 3399 | sanchez_miguel@itf.org.uk |
| Romano Peric | Koordinator | Kroatien | Dubrovnik | +385 99 266 2885 | peric_romano@itf.org.uk |
| Luka Simic | Inspektor | Kroatien | Rijeka | +385 97 793 9521 | simic_luka@itf.org.uk |
| Milko Kronja | Inspektor | Kroatien | Sibenik | +385 98 336 590 | kronja_milko@itf.org.uk |
| Christiana Efstratiou | Inspektorin | Zypern | Nikosia | +357 96673087 | efstratiou_christiana@itf.org.uk |
| Peter Hansen | Inspektor | Dänemark | Kopenhagen | +45 30 58 24 56 | hansen_peter@itf.org.uk |
| Jaanus Kuiv | Inspektor | Dänemark | Kopenhagen | +372 52 37 907 | kuiv_jaanus@itf.org.uk |
| Kenneth Bengts | Inspektor | Estland | Tallinn | +358 40 455 1229 | bengts_kenneth@itf.org.uk |
| Jan Örn | Koordinator | Finnland | Helsinki | +358 40 523 33 86 | orn_jan@itf.org.uk |
| Patrick Kuronen | stellv. Koordinator | Finnland | Turku | +358 40 178 7774 | kuronen_patrick@itf.org.uk |
| Pascal Pouille | Inspektor | Finnland | Helsinki | +33 6 80 23 95 86 | pouille_pascal@itf.org.uk |
| Corine Archambaud | Koordinatorin | Frankreich | Dunkerque | +33 6 85 52 27 67 | archambaud_corine@itf.org.uk |
| Geoffroy Lamade | Inspektor | Frankreich | Le Havre | +33 660 30 12 70 | lamade_geoffroy@itf.org.uk |
| Laure Tallonneau | Inspektorin | Frankreich | St. Nazaire | +33 6 85 65 52 98 | tallonneau_laure@itf.org.uk |

| NAME | FUNKTION | LAND | HAFEN | MOBILTELEFON | E-MAIL |
|----------------------------|-----------------------|-----------------|-------------|--------------------|----------------------------------|
| Merab Chijavadze | Inspektor | Georgien | Batumi | +995 5 93 261303 | chijavadze_merab@itf.org.uk |
| Sven Hemme | Koordinator | Deutschland | Bremerhaven | +49 151 27037384 | hemme_sven@itf.org.uk |
| Susan Linderkamp | stellv. Koordinatorin | Deutschland | Bremen | +49 1511 2 666 006 | linderkamp_susan@itf.org.uk |
| Hamani Amadou | Inspektor | Deutschland | Rostock | +49 170 7603862 | amadou_hamani@itf.org.uk |
| Markus Wichmann | Inspektor | Deutschland | Hamburg | +49 151 18868438 | wichmann_markus@itf.org.uk |
| Catherine Haizel | Inspektorin | Ghana | Tema | +233 266 457 793 | haizel_catherine@itf.org.uk |
| Anthony Patten | Inspektor | Großbritannien | Southampton | +44 7706312270 | patten_tony@itf.org.uk |
| Helen Meldrum | Inspektorin | Großbritannien | Aberdeen | +44 7502 563 470 | meldrum_helen@itf.org.uk |
| Liam Wilson | Inspektor | Großbritannien | Newcastle | +44 7539 171 323 | wilson_liam@itf.org.uk |
| Matthew Parsonage | Inspektor | Großbritannien | Liverpool | +44 7584 458 291 | parsonage_matthew@itf.org.uk |
| Costas Halas | Inspektor | Griechenland | Piräus | +30 6944 297 565 | halas_costas@itf.org.uk |
| Jason Lam Wai Hong | Inspektor | Hongkong, China | Hongkong | +852 9735 3579 | lam_jason@itf.org.uk |
| Jónas Gardarsson | Inspektor | Island | Reykjavik | +354 892 79 22 | gardarsson_jonas@itf.org.uk |
| Harshada Bhamre | Inspektorin | Indien | Mumbai | +91 99679 27334 | bhamra_harshada@itf.org.uk |
| K. Sreekumar | Inspektor | Indien | Chennai | +91 9381001311 | kumar_sree@itf.org.uk |
| Mohammad Gulam Ali Ansari | Inspektor | Indien | Haldia | +91 8583977441 | ansari_mohammadali@itf.org.uk |
| Sushil Narendra Deorukhkar | Inspektor | Indien | Mumbai | +91 8424843282 | deorukhkar_sushil@itf.org.uk |
| Evelina Saduikyte | Inspektorin | Irland | Cork | +353 87 0512034 | saduikyte_evelina@itf.org.uk |
| Jim McVeigh | Inspektor | Irland | Dublin | +353 87 4174437 | mcveigh_jim@itf.org.uk |
| Assaf Hadar | Inspektor | Israel | Haifa | +972 522 977 127 | hadar_assaf@itf.org.uk |
| Francesco Di Fiore | Koordinator | Italien | Genua | +39 33 1670 8367 | difiore_francesco@itf.org.uk |
| Gianbattista Leoncini | Inspektor | Italien | Tarent | +39 335 482 703 | leoncini_gianbattista@itf.org.uk |
| Mariano Cannioto | Inspektor | Italien | Palermo | +39 3286965446 | cannioto_mariano@itf.org.uk |
| Michele Innocenti | Inspektor | Italien | Livorno | +39 345 808 9685 | innocenti_michele@itf.org.uk |
| Paola Cervetto | Inspektorin | Italien | Genua | +39 338 9318043 | cervetto_paola@itf.org.uk |
| Paolo Siligato | Inspektor | Italien | Triest | +39 3484454343 | siligato_paolo@itf.org.uk |
| Raffaele Formisano | Inspektor | Italien | Neapel | +39 335 361889 | formisano_raffaele@itf.org.uk |
| Fusao Otori | Koordinator | Japan | Tokio | +81 90 6949 5469 | ohori_fusao@itf.org.uk |
| Shigeru Fujiki | Inspektor | Japan | Chiba | +81 90 9826 9411 | fujiki_shigeru@itf.org.uk |
| Yoshihiro Toyomitsu | Inspektor | Japan | Tokio | +81 90 5306 2494 | toyomitsu_yoshihiro@itf.org.uk |

Hilfe für Seeleute rund um die Welt



ITF- HAUPTVERWALTUNG

LONDON,
GROSSBRITANNIEN

Tel.: (+4420) 7403 2733

E-Mail: mail@itf.org.uk

EUROPÄISCHE TRANSPORTARBEITER- FÖDERATION (ETF)

BRÜSSEL, BELGIEN

Tel.: (+322) 285 46 60

E-Mail: etf@etf-europe.org

ITF INTERAMERIKA

RIO DE JANEIRO,
BRASILIEN

E-Mail: itf_americas@itf.org.uk

ITF-HAUPTVERWALTUNG

EUROPÄISCHE TRANSPORTARBEITER- FÖDERATION (ETF)

Casablanca

Algier

Las Palmas

Dakar

Lagos

Tema

ITF INTERAMERIKA

Santos
Paraná

Valparaiso

Rosario

Montevideo



ITF AFRIKA
NAIROBI, KENIA

Tel.: (+25420) 374 27 74/5
 E-Mail: nairobi@itf.org.uk

ITF ARABISCHE WELT
AMMAN, JORDANIEN

Tel.: (+9626) 582 13 66
 E-Mail: arab-world@itf.org.uk

ITF ASIEN/PAZIFIK
SINGAPUR

Tel.: (+656) 379 56 91

KONTAKT ZU ITF-INSPEKTOR*INNEN (Forts.)

| NAME | FUNKTION | LAND | HAFEN | MOBILTELEFON | E-MAIL |
|-----------------------------|---------------|-------------|---------------|-------------------|---------------------------------|
| Betty Makena Mutugi | Inspektorin | Kenia | Mombasa | +254 721 425828 | mutugi_betty@itf.org.uk |
| Moon Hyeokjin | Koordinator | Südkorea | Busan | +82 10 4444 8436 | hyeokjin_moon@itf.org.uk |
| Leo Hwang | Inspektor | Südkorea | Incheon | +82 10 6525 3557 | hwang_leo@itf.org.uk |
| Youngin Kim | Inspektor | Südkorea | Busan | +82 10 9288 0815 | youngin_kim@itf.org.uk |
| Norbert Petrovskis | Inspektor | Lettland | Riga | +371 292 15136 | petrovskis_norbert@itf.org.uk |
| Andrey Chernov | Inspektor | Litauen | Klaipeda | +370 699 28198 | chernov_andrey@itf.org.uk |
| Hakimah Saiful Bahri | Inspektorin | Malaysia | Kuala Lumpur | +6012 6236447 | bahri_hakimah@itf.org.uk |
| Paul Falzon | Inspektor | Malta | Valletta | +356 79969670 | falzon_paul@itf.org.uk |
| Enrique Lozano Díaz | Inspektor | Mexiko | Veracruz | +52 229 1859935 | lozano_enrique@itf.org.uk |
| Jose Antonio Ramirez Pelayo | Inspektor | Mexiko | Manzanillo | +52 314 172 8089 | ramirez_jose@itf.org.uk |
| Tomislav Markolović | Inspektor | Montenegro | Bar | +382 69 032 257 | markolovic_tomislav@itf.org.uk |
| Hamid Rachik | Inspektor | Marokko | Casablanca | +212 663 74 34 84 | rachik_hamid@itf.org.uk |
| Han Bo Tun | Kontakt | Myanmar | Rangun | +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 |
| Gijs Mol | Inspektor | Niederlande | Rotterdam | +31 622 89 08 77 | mol_gijs@itf.org.uk |
| Koen Keehnen | Inspektor | Niederlande | Rotterdam | +31 624 336109 | keehnen_koen@itf.org.uk |
| Grahame McLaren | Inspektor | Neuseeland | Wellington | +64 21 292 1782 | mclaren_grahame@itf.org.uk |
| Goodlife Okoro | Inspektor | Nigeria | Lagos | +234 806 846 8607 | okoro_goodlife@itf.org.uk |
| Angelica Gjestrum | Koordinatorin | Norwegen | Oslo | +47 9 77 29 357 | gjestrum_angelica@itf.org.uk |
| Andreas Husa | Inspektor | Norwegen | Bergen | +47 97532446 | husa_andreas@itf.org.uk |
| Truls M. Vik Steder | Inspektor | Norwegen | Porsgrunn | +47 90 98 04 87 | steder_truls@itf.org.uk |
| Yngve Lorentsen | Inspektor | Norwegen | Tromsø | +47 414 01 222 | lorentsen_yngve@itf.org.uk |
| Carlos Sandoval | Inspektor | Panama | Panama City | +507 6167 2829 | sandoval_carlos@itf.org.uk |
| Arvin Ivan Peralta | Inspektor | Philippinen | Manila | +63 919 096 7187 | peralta_arvin@itf.org.uk |
| Nino Mike Torrevillas | Inspektor | Philippinen | Cebu | +63 906 069 8030 | torrevillas_ninomike@itf.org.uk |
| Adam Mazurkiewicz | Koordinator | Polen | Szczecin | +48 501 539329 | mazurkiewicz_adam@itf.org.uk |
| Grzegorz Daleki | Inspektor | Polen | Gdynia/Gdansk | +48 514 430 374 | daleki_grzegorz@itf.org.uk |
| João de Deus Gomes Pires | Inspektor | Portugal | Lissabon | +351 91 936 4885 | pires_joao@itf.org.uk |
| José A. Claudio Baez | Inspektor | Puerto Rico | San Juan | +1 787 318 0229 | baez_jose@itf.org.uk |
| Adrian Mihalcioiu | Inspektor | Rumänien | Constanta | +40 722 248 828 | mihalcioiu_adrian@itf.org.uk |
| Seydina Ousmane Keita | Inspektorin | Senegal | Dakar | +221 776926408 | keita_seydina@itf.org.uk |
| Luz Baz | Koordinatorin | Spanien | Vigo | +34 660 682 164 | baz_luz@itf.org.uk |
| Esteban Pereda | Inspektor | Spanien | Bilbao | +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 |

| NAME | FUNKTION | LAND | HAFEN | MOBILTELEFON | E-MAIL |
|----------------------|--|---------------------------|---------------------------------|-------------------|---------------------------------|
| Marc Marti Gil | Inspektor | Spanien | Barcelona | +34 699 550 578 | marti_marc@itf.org.uk |
| Pedro Damian Esteban | Inspektor | Spanien | Algeciras | + 34 618 842 905 | esteban_pedro@itf.org.uk |
| Ranjan Perera | Inspektor | Sri Lanka | Colombo | +94 77 314 7005 | perera_ranjan@itf.org.uk |
| Fredrik Bradd | Koordinatorin | Schweden | Malmö | +46 761006445 | bradd_fredrik@itf.org.uk |
| Göran Larsson | stellv. Koordinator | Schweden | Gävle | +46 70 626 7788 | larsson_goran@itf.org.uk |
| Haakan Andre | Inspektor | Schweden | Göteborg | +46 70 574 2223 | andre_hakan@itf.org.uk |
| Tse-Ting Tu | Inspektor | Schweden | Norrköping | +886 988513979 | tu_tse-ting@itf.org.uk |
| Kenan Dinc | Inspektor | Taiwan, China | Kaoshiung | +90 531 023 01 09 | dinc_kenan@itf.org.uk |
| Nataliya Yefrimenko | Inspektorin | Türkei | Mersin | +380 50 336 6792 | yefrimenko_nataliya@itf.org.uk |
| Dwayne Boudreaux | Inspektor | Ukraine | Odessa | +1 504 442 1556 | boudreaux_dwayne@itf.org.uk |
| Enrico Esopa | Koordinator | USA | Golfküste | +1 201 417 2805 | esopa_enrico@itf.org.uk |
| Ryan Brazeau | Koordinator | USA | Ostküste | +1 971 500 8596 | brazeau_ryan@itf.org.uk |
| Barbara Shipley | Koordinatorin | USA | Westküste | +1 202 412 8422 | shipley_barbara@itf.org.uk |
| Corey Connor | Inspektor | USA | Baltimore/Norfolk | +1 843 469 5611 | connor_corey@itf.org.uk |
| Cyrus Donato | Inspektor | USA | Charleston | +1 503 954 4659 | donato_cyrus@itf.org.uk |
| Eric White | Inspektor | USA | Seattle | +1 813-576 9805 | white_eric@itf.org.uk |
| Joshua Bobic | Inspektor | USA | Tampa | +1 310 808 7135 | bobic_joshua@itf.org.uk |
| Sam Levens | Inspektorin | USA | Los Angeles - Südkalifornien | +1 415 490 8956 | levens_sam@itf.org.uk |
| Shwe Tun Aung | Inspektor | USA | Houston | +1 713 447 0438 | aung_shwe@itf.org.uk |
| Mohamed Arrachedi | Netzwerk-Koordinator, Billigflaggenkampagne | Arabische Welt & Iran | | +34 629 419 007 | arrachedi_mohamed@itf.org.uk |
| Sandra Bernal | Netzwerk-Koordinatorin, Billigflaggenkampagne | Asien/Pazifik | | +61 410 541 763 | bernal_sandra@itf.org.uk |
| Lucien Razafindraibe | Netzwerk-Koordinator, Billigflaggenkampagne | Afrika | | +254 789 007 558 | razafindraibe_lucien@itf.org.uk |
| Adan Suarez | Netzwerk-Koordinator, Billigflaggenkampagne | Lateinamerika/ Karibik | | +598 99 569 656 | suarez_adan@itf.org.uk |

Was ein*e ITF-Inspektor*in leisten kann

Bei ITF-Inspektor*innen handelt es sich um hauptamtliche Gewerkschaftsvertreter*innen, die sich im Rahmen der ITF-Kampagne gegen die aus Billigflaggen resultierenden Missstände in der Schifffahrtsindustrie engagieren.

Viele ITF-Inspektor*innen sind ehemalige Seeleute oder Hafenbeschäftigte. Ihre Aufgabe besteht darin, Schiffe zu inspizieren, die ihre Häfen anlaufen. Dabei stellen sie sicher, dass die Seeleute anständige Heuern, Arbeitsbedingungen und Lebensumstände haben, und auf Beschwerden und

Hilferufe von Seeleuten zu reagieren und ihre Bedingungen zu untersuchen. Darüber hinaus kontrollieren sie die ITF-Verträge an Bord von Billigflaggenschiffen, um deren Einhaltung zu gewährleisten.

Heute gibt es ein Netzwerk von 134 Inspektor*innen und Kontaktpersonen (hauptamtlichen Gewerkschafter*innen, die Seeleute unterstützen, wo es keine Inspektor*innen gibt), die weltweit in den Häfen tätig sind.

Ein*e ITF-Inspektor*in KANN

- ein Schiff auf Probleme in Bezug auf Arbeits- und Lebensbedingungen inspizieren.
- sich an Land mit Besatzungsmitgliedern treffen.
- Seeleute beraten und unterstützen.
- Ratschläge zu rechtlichen Möglichkeiten für die Lösung eines Problems in einem bestimmten Hafen oder Land unterbreiten.
- als Besatzungsvertreter*in (Vollmacht) bei Vertragsstreitigkeiten agieren.
- sich bei Sicherheitsfragen mit der Hafenstaatenkontrolle in Verbindung setzen.
- Seeleute mit einer der ITF angeschlossenen Gewerkschaft – sofern vorhanden – in ihrem Heimatland verbinden.
- Probleme an Bord mit dem Schiffseigentümer aufwerfen, und ihn zu deren Lösung unter Druck setzen.
- den Abschluss von Tarifverträgen, die von der ITF genehmigt wurden, erleichtern.
- ein Schiff unter ITF-Vertrag legal betreten, um eine Inspektion durchzuführen.
- mit anderen ITF-Inspektor*innen, der ITF angeschlossenen Gewerkschaften sowie Kontakten in anderen Ländern Verbindung aufnehmen.
- geschuldete Heuern ermitteln und Forderungen zu ausstehenden Heuern abwickeln.
- gut Englisch sprechen.

- Angelegenheiten soweit wie möglich vertraulich behandeln.
- per Telefon, Mobiltelefon, E-Mail oder Instant Messaging kontaktiert werden.
- bei der Bearbeitung von Streitfragen der Seeleute mit Drittparteien wie Flaggenstaatsbehörden, Wohlfahrtseinrichtungen und Botschaften Verbindung aufnehmen.
- Seeleuten, die im Krankenhaus behandelt werden müssen, Unterstützung zukommen lassen.
- Exemplare von ITF-Veröffentlichungen zur Verfügung stellen.

Ein*e ITF-Inspektor*in KANN NICHT

- mehr tun, als es die nationale Gesetzgebung erlaubt.
- immer Zugang zu einem Schiff oder Terminal erlangen.
- ohne Mitwirkung der Besatzung Probleme lösen.
- garantieren, dass Seeleute nicht entlassen oder auf die Schwarze Liste gesetzt werden.
- einen Arbeitsplatz auf einem Schiff für Seeleute besorgen.
- die ITF-Politik verändern.
- außerhalb der Politik der ITF oder örtlicher angeschlossener ITF-Gewerkschaften handeln.
- gegen die Interessen der nationalen Gewerkschaft handeln, bei der er/sie beschäftigt ist.
- rechtswidrig handeln.

Um eure Rechte kämpfen

Arbeitskampfmaßnahmen

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 in diesem herausnehmbaren Mittelteil des *Seeleute-Bulletins* angegeben. Auch sollten Sie sich vor Ort rechtlich beraten lassen, bevor Sie etwas unternehmen.

In einigen Ländern behindern Gesetze die Arbeitskampfmaßnahmen von Seeleuten. In diesem Fall werden die örtlichen Vertreter*innen von der ITF angeschlossenen Gewerk-

schaften dies erklären. In vielen Ländern kann man jedoch durch eine Arbeitsniederlegung 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 Arbeitskampfmaßnahme ist es wichtig, diszipliniert, friedlich und einig zu bleiben. Denken Sie daran: Das Streikrecht ist ein grundlegendes Menschenrecht, das in vielen Staaten gesetzlich bzw. verfassungsrechtlich garantiert ist.

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

Schiffsunglücke

Es gibt internationale 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 Sie über Ihre Rechte in einem solchen Fall:

- Falls Sie als Zeuge aussagen müssen, sollte dies von den zuständigen Behörden so bald wie möglich arrangiert werden. Im Anschluss sollten Sie zur Rückkehr auf Ihr Schiff bzw. zur Heimschaffung berechtigt sein.
- Sie haben Anspruch auf einen Anwalt. Verlangen Sie Rechtsbeistand, bevor Sie Fragen beantworten oder Erklärungen abgeben, da diese bei künftigen Rechtsverfahren gegen Sie verwendet werden könnten.
- Sie müssen verstehen können was gesagt wird – verlangen Sie den Abbruch des Verhörs durch die Behörden, falls Sie etwas nicht verstehen. Falls Sie Schwierigkeiten mit der Sprache haben, verlangen Sie eine*n Dolmetscher*in.
- Ihre Reederei ist verpflichtet, Ihnen zu helfen – bitten Sie Ihre Reederei und/oder Gewerkschaft um Rat und Unterstützung.

Wenn es an Ihrem Standort keine örtliche Gewerkschaft oder ITF-Vertreter*innen gibt, so wenden Sie sich bitte bei weiteren Fragen an das ITF-Team für die Unterstützung von Seeleuten, per E-Mail an seafsupport@itf.org.uk

Weitere Informationen unter: www.itfseafarers.org/your_legal_rights.cfm

Betrug bei der Anheuerung vermeiden

Anwerbebetrügereien, die auf Seeleute abzielen, nehmen zu und werden immer intelligenter. Hier gibt es Ratschläge, wie Betrüger zu überlisten sind.

Wie ein Betrug funktioniert

In Betrugsfällen handelt es sich meistens um Stellenangebote mit hoher Bezahlung oder großzügigen Trinkgeldern. Sie bieten ungewöhnlich gute Beschäftigungsbedingungen, um Sie anzulocken.

Betrüger geben sich als Bemannungsagenten oder Personalleiter aus und arbeiten ausgefeilt daran, ihre Jobangebote echt aussehen zu lassen – wie z. B. E-Mail-Adressen und fingierte Webseiten, die rundum authentisch erscheinen.

Über WhatsApp, Viber und LinkedIn sowie über Facebook und anderen Social-Media-Plattformen machen sie ausgiebig in Direktkontakten Werbung dafür.

Jegliches Stellenangebot, das auf diese Weise verbreitet wird, ist nicht echt – bekannte Schifffahrts- und Kreuzschifffahrtsgesellschaften versenden keine ungebetenen Jobangebote bzw. bieten offene Stellen nicht in den Sozialen Medien an.

Antworten Sie keinesfalls darauf. Und warnen Sie Ihre Freunde und Bekannten.

Wenn Sie sich um die freie Stelle bewerben, werden die Betrüger Kopien persönlicher Dokumente (z. B. Reisepass) und persönliche Daten (z. B. Geburtsdatum, Daten zum Bankkonto usw.) anfordern. **Diese Informationen sollten nie preisgegeben werden.** Sie können damit Identitätsdiebstahl begehen und Ihr Bankkonto plündern.

Dann wird man eine 'einmalige' Gebühr von Ihnen fordern – vielleicht für

die Transportkosten zum Schiff, für Visa- oder Verwaltungsgebühren – oder eine Direktüberweisung auf ein Bankkonto. Das ist rechtswidrig. Gemäß Seearbeitsübereinkommen müssen Sie für die Vermittlung eines Arbeitsplatzes keine Zahlung leisten. Auch Visagebühren müssen vom Schiffseigentümer übernommen werden. Also nichts zahlen.

Falls Sie auf Jobsuche sind, empfehlen wir Ihnen Folgendes:

- **Besuchen Sie die neue ITF-Ship BeSure-Webseite** www.itfshipbesure.org für Informationen über Anwerbung, Betrug und skrupellose Bemannungsagenturen. Mehr dazu gibt es auf Seite 13 des Bulletins.
- **Besuchen Sie die offiziellen Webseiten renommierter Kreuzfahrtgesellschaften und großer Reedereien** – normalerweise verfügen sie über einen eigenen Bereich für freie Stellen an Land und an Bord mit Kontaktangaben, an die Sie Ihre Bewerbung schicken können. Auch organisieren viele Schiffsbetreiber kostenlose Anwerbeveranstaltungen. Achten Sie auf Warnsignale auf der Webseite und setzen Sie sich im Zweifelsfall mit dem offiziellen Hauptsitz des Unternehmens in Verbindung.
- **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.

Sollten Sie Zweifel hegen, können Sie per E-Mail an die ITF unter jobscam@itf.org.uk Ratschläge einholen.

Anzeichen für einen Betrug

- Es handelt sich um unverlangtes Stellenangebot.
- Es ist ein Stellenangebot auf sozialen Medien.
- Sie werden aus irgendeinem Grund um Geld gebeten.
- Sie werden aufgefordert, persönliche Informationen oder eingescannte persönliche Unterlagen zu unterbreiten.
- Die Hauptkontaktangabe ist eine Mobiltelefonnummer, besonders für eine vermeintliche Geschäftsstelle.
- Die internationale Vorwahlnummer passt nicht.
- Die E-Mail-Adressen enthalten nicht den Namen des Unternehmens.
- E-Mails von Unternehmen mit kostenlosen E-Mail-Providern wie Gmail, Globomail, Yahoo.
- Bei der E-Mail-Adresse unterscheidet sich die Länder-Domain vom vermeintlichen Standort der Geschäftsstelle.

Auf www.itfshipbesure.org finden Sie umfassende Informationen darüber, wie ein Betrug vermieden werden kann.

Die im Stich gelassene Besatzung der *Med Sea Fox* bedankt sich für die ITF-Bemühungen um ihre Heimschaffung



Flaggenstaat lässt zurückgelassene Seeleute im Stich

Es ist schrecklich, im Stich gelassen zu werden. Und wenn dann auch noch diejenigen, die eigentlich die Verantwortung für Ihr Wohlergehen übernehmen sollten, Sie im Stich lassen, kann man sich den zusätzlichen Stress vorstellen. So erging es den Besatzungen von drei Billigflaggenschiffen in einem Fall, der von **Dave Heindel**, Vorsitzender der ITF-Sektion Seeleute und Präsident der Seafarers' International Union, als moralisch inakzeptabel verurteilt wurde

Mehr als 30 Seeleute auf drei Schiffen wurden von der Sea Lion Shipping im Mai 2023 im Stich gelassen. Die *Med Sea Eagle*, die *Med Sea Fox* und die *Med Sea Lion* fuhren unter der Flagge von St. Kitts und Nevis (SKN).

Drei ITF-Inspektoren sollten zusammen mit der ITF-Kontaktperson in Sierra Leone, Tejan Savage, in die Fälle involviert werden.

Steigender Stresspegel, schlechte Gesundheit und ausstehende Heuern

Den ersten Anruf an die ITF erhielt Mohamed Arrachedi, Koordinator des Billigflaggen-Netzwerks Arabische Welt und Iran, am 22. Mai von einem Seemann auf der *Med Sea Fox*. Er sagte, die Besatzung hätte seit Monaten keine Heuern erhalten, habe kaum noch Lebensmittel und Wasser, und viele benötigten dringend medizinische Hilfe und litten unter psychischen Problemen.

Ähnlich schlecht waren die Bedingungen an Bord der *Med Sea Eagle*. Ein Mitglied der Besatzung wandte sich an die ITF und teilte Sandra Bernal, Koordinatorin des ITF-Billigflaggen-Netzwerks (Asien-Pazifik) am 8. August mit, dass ein Seemann einen Selbstmordversuch unternommen habe und ein anderer damit drohe, sich selbst etwas anzutun. Sie berichteten auch, dass mehrere Seeleute dringend ärztliche Hilfe benötigten und dass es keine Medikamente an Bord gab.

Bernal setzte sich mit den Hafenbehörden in Verbindung, und einige der Besatzungsmitglieder wurden zur medizinischen Behandlung an Land gebracht. Sie wurden jedoch in die stressige Umgebung des aufgegebenen Schiffes zurückgebracht. Einige, darunter der Seemann, der einen Selbstmordversuch unternommen hatte, wurden dann aus humanitären Gründen in die Heimat zurückgeführt, erhielten aber keine Heuern.

Unterdessen erhielt ITF-Inspektor Paul Falzon in Malta im Juni Nachrichten von der Besatzungsagentur und der Besatzung der *Med Sea Lion*, die in Freetown (Sierra Leone) lag. Sie erklärten, dass die 12 pakistanischen Besatzungsmitglieder an Bord seit April keine Heuern erhalten hätten. Einige der Besatzungsmitglieder mussten ins Krankenhaus eingeliefert werden, darunter zwei mit schwerer Malaria, die auf der Intensivstation behandelt werden mussten.

Der Kampf um Heuern und Rückführung

Im Juni schleppte die *Med Sea Eagle* die *Med Sea Fox* in den Oman. Neun neue Seeleute kamen auf die *Med Sea Fox*, wo zwei Seeleute seit Februar 2023 an Bord waren. Beide Schiffe stachen in See und ankerten schließlich im Juli vor Sharjah in den Vereinigten Arabischen Emiraten, wo sie sich seitdem befinden.

Sea Lion Shipping erklärte sich schließlich bereit, einen Teil der 12-köpfigen *Med Sea Fox*-Besatzung am 26. Juni und 2. Juli zu bezahlen und in die Heimat zurückzuführen, obwohl vier ukrainischen Seeleuten noch Heuern für 27 Tage im Juni geschuldet werden. Im Oktober erhielt ein Teil der Besatzung der *Med Sea Eagle* zwei Monatsheuern von den mehr als vier geschuldeten Monaten. Bernal gelang es, vom früheren P&I-Club einen Teil des Geldes für die dort versicherten Seeleute zurückzuerhalten.

An Bord der *Med Sea Lion* setzte sich Falzon mit den beiden P&I-Clubs, die an der Aufgabe des Schiffes beteiligt waren, auseinander, um die Zahlung der geschuldeten Heuern zu erreichen. Es dauerte drei Monate, bis die pakistanische Besatzung vier Monate ihrer geschuldeten Heuern in Höhe von insgesamt 95.000 USD ausbezahlt bekam und von dem Finanzsicherheitsdienstleister Thomas Miller in die Heimat zurückgeführt worden war. Der aserbaidschanische Kapitän, der nach einem Wechsel des Finanzsicherheitsanbieters hinzugekommen war, wurde von Turk P&I mit 13.500 USD entschädigt und zurückgeführt. Das letzte Besatzungsmitglied verließ Freetown am 22. September.

Verantwortung entgehen

Sea Lion Shipping behauptet, in finanziellen Schwierigkeiten zu sein, verstößt aber gegen internationales Recht, indem es die Verantwortung für sein Versagen auf seine Besatzung abwälzt. Turk P&I, der Versicherer der *Med Sea Fox* und der *Med Sea Eagle*, hat weder auf E-Mails noch auf sonstige Mitteilungen der ITF über das Wohlergehen der Besatzungen reagiert.

Nach dem Seearbeitsübereinkommen (MLC, 2006), das St. Kitts und Nevis ratifiziert hat, ist der Flaggenstaat dazu verpflichtet, die Seeleute in die Heimat zurückzuführen, wenn weder Reederei noch Versicherer dies tun. St. Kitts und Nevis hat keine Schritte unternommen, um die Rückführung der Besatzung zu gewährleisten.

Stattdessen meldete SKN am 20. Oktober 2023 die drei Schiffe ab, um sich seiner Verantwortung gegenüber der Besatzung zu entziehen, und ließ die Seeleute auf staatenlosen Schiffen verrotten. Die Tatsache, dass dies zugelassen wird zeigt, wie irrsinnig das Billigflaggensystem ist. Während die Weltwirtschaft dies weiterhin toleriert, wird das Leben der Seeleute aufs Spiel gesetzt.

Der Leidensweg dauert an

Im Dezember 2023 wurden die Ladungen der *Med Sea Eagle* und der *Med Sea Fox* gelöscht, und der administrative Verkauf der Schiffe im Rahmen einer Auktion wurde abgeschlossen. Die Vereinbarungen über Bezahlung und Rückführung der Besatzungen sind jedoch noch nicht abgeschlossen, und die zurückgelassenen Seeleute sitzen weiterhin an Bord der beiden Schiffe fest.

Die meisten Besatzungsmitglieder der *Med Sea Fox* sind seit Juni 2023 nicht mehr bezahlt worden, während man einigen von ihnen die Heuern von März und Mai schuldig ist. Die Hälfte der Besatzung der *Med Sea Fox* und mehrere Besatzungsmitglieder der *Med Sea Eagle* sind bereits seit über 12 Monaten an Bord.

Arrachedi und Bernal sprechen weiterhin fast jeden Tag mit den Besatzungen, um sie moralisch zu unterstützen, sie über die Situation zu informieren und sicherzustellen, dass sie die benötigten Nahrungsmittel, Wasser und medizinische Hilfe erhalten. Die ITF arbeitet eng mit den Seeschiffsbehörden der VAE zusammen, um die Bezahlung und Rückführung der Seeleute an Bord der beiden Schiffe sicherzustellen. ■

Billigflaggenreister

Bei St. Kitts und Nevis handelt es sich um eines von 43 Registern, die von der ITF offiziell als Billigflaggen (Flags of Convenience - FOC) geführt werden, wobei San Marino im Dezember 2023 hinzukam. Diese Register stehen jedem Schiffseigentümer offen, unabhängig davon, ob er eine echte Verbindung zum Staat hat, und werden oft von weniger gewissenhaften Eignern in der Erwartung gewählt, dass sie einen mangelhaften Überwachungsstandard haben und Geld gespart werden kann.

ITF-Blitzaktion gegen die schlimmsten Flaggen im Mittelmeer

Im Jahr 2023 nahm ein Heer von ITF-Inspektor*innen zwei Monate lang Schiffe unter der Flagge der vier schlimmsten Sünder bei Sicherheits-, Instandhaltungs- und Seeleutewohlfahrtsinspektionen im Mittelmeer ins Visier: die Cookinseln, Palau, Sierra Leone und Togo.

Während dieses Zeitraums stellten sie fest, dass die Flaggenstaaten für Folgendes verantwortlich zeichneten:

- **20 unternormige Schiffe**
- **Über 120.000 USD an ausstehenden Heuern**
- **29 Schiffe, bei denen die Heuern unter IAO-Minimum lagen**
- **7 Schiffe mit Problemen bei Fragen der sicheren Bemannungsstärke.**

Ratschläge für kriminalisierte Seeleute

Wenn Ihr Schiff in einen Zwischenfall auf See verwickelt ist, besteht die Gefahr, dass Sie zum Sündenbock gemacht und Ihnen Ihre Rechte vorenthalten werden. Im aktualisierten ITF-Toolkit zur Kriminalisierung finden Sie Ratschläge zur Gewährleistung einer fairen Behandlung, so **Helene Netland**, Sektionsassistentin für Seeleute und Binnenschifffahrt

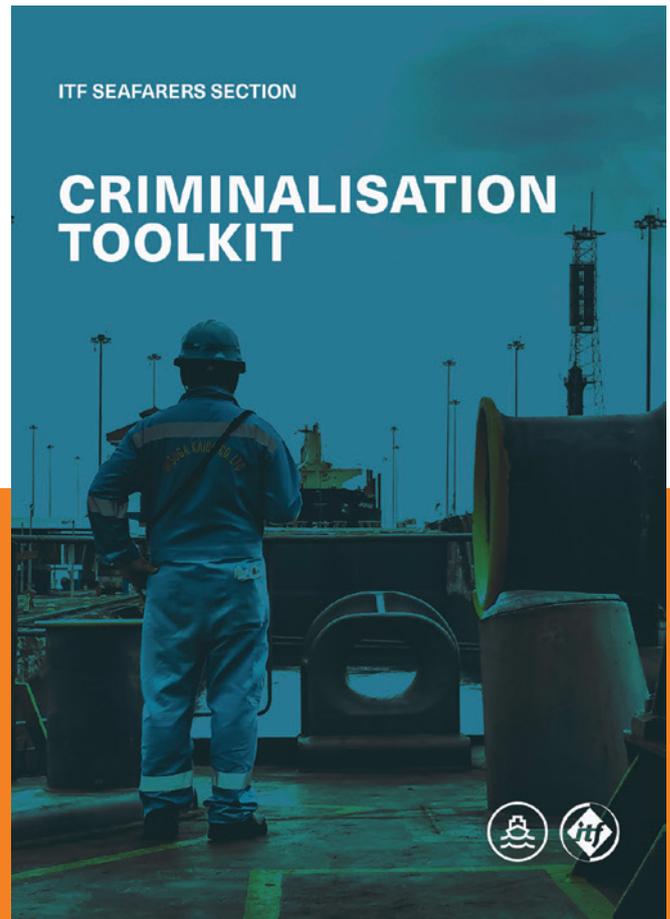
Wenn Seeleute nach einem Seeunfall oder einer Umweltverschmutzung strafrechtlich belangt werden, werden sie oft festgenommen und haben keinen Zugang zu einem ordentlichen Gerichtsverfahren. In letzter Zeit werden auch immer mehr Seeleute als Verdächtige bei Straftaten auf See - wie Drogenschmuggel oder Transport illegaler Ladung - inhaftiert.

Die neue Version des ITF-Toolkits legt den Schwerpunkt auf die Notwendigkeit einer fairen Behandlung von Seeleuten, die wegen des Verdachts auf Begehung von Straftaten im Seeverkehr festgenommen wurden. Sie veranschaulicht einige wegweisende Fälle aus jüngster Zeit und enthält im Anhang eine Liste von Fällen.

Außerdem werden die Ergebnisse von Untersuchungen durch Seafarers' Rights International (SRI) über die Kriminalisierung von Seeleuten vorgestellt. Eine Studie zeigt die Schwierigkeiten auf, die Seeleute haben, einen Rechtsbeistand, Informationen über ihre Rechte und Zugang zu Dolmetscherdiensten zu erhalten.

Sie legt die Rechte der Seeleute auf eine faire Behandlung sowie die Pflichten der Flaggenstaaten, der Heimatstaaten der Seeleute und der Reeder gegenüber Seeleuten fest, die in eine strafrechtliche Untersuchung verwickelt sind.

Der Schiffseigentümer ist verpflichtet, Maßnahmen zu ergreifen, um einen Unfall an Bord oder auf See zu vermeiden oder



zu begrenzen, wie im Seearbeitsübereinkommen (MLC, 2006) festgelegt. Es ist unerlässlich, dass alle Mitteilungen zwischen Schiff und Schiffseigentümer über Entscheidungen zur Behebung einer Situation für den Fall einer Untersuchung aufgezeichnet werden.

Ihr rechtlicher Schutz

Wenn Sie nach einem Seeunfall als Zeuge aussagen müssen und/oder bis zum Abschluss der Ermittlungen in Gewahrsam genommen werden, ist es wichtig, dass Sie wissen, welche rechtlichen Schutzmaßnahmen gelten.

Seeleute, die in einem ausländischen Hafen festgehalten werden, sollten unverzüglich ein ordnungsgemäßes Verfahren unter angemessenem konsularischen Schutz erhalten, wie es in der MLC-Leitlinie B4.4.6 heißt.

Festgehaltene Seeleute sollten einen Rechtsbeistand erhalten, Zugang zu medizinischer Versorgung und konsularischem Beistand haben und fair behandelt werden, wie es in den IMO/IAO-Richtlinien über die faire Behandlung von Seeleuten im Falle eines Unfalls auf See heißt. Die Leitlinien gelten nicht für Straftaten auf See, aber die IMO prüft Vorschläge, um Seeleuten, die wegen Straftaten auf See inhaftiert sind, den gleichen Schutz zu gewähren.

Vorgeschriebene Schutzmaßnahmen für Seeleute, die aussagen müssen, sind im IMO-Code für internationale Normen



FÜNF SCHRITTE, DIE MAN SICH MERKEN SOLLTE

Wenn Sie strafrechtlich belangt werden:

1. **Kennen Sie Ihre Grundrechte - und bestehen Sie auf deren Einhaltung.**
2. **Wenden Sie sich an Organisationen, die Ihnen helfen können, z. B. an Ihren Arbeitgeber, Ihre Gewerkschaft, die*den ITF-Inspektor*in vor Ort, die örtliche Botschaft und das Seeleutezentrum.**
3. **Kooperieren Sie - seien Sie ehrlich, aber machen Sie von Ihrem Recht Gebrauch, sich nicht selbst zu belasten, indem Sie auf Fragen mit "kein Kommentar" oder schweigen antworten.**
4. **Bitten Sie um eine*n Dolmetscher*in, wenn die Ermittlungsbehörden eine Sprache verwenden, mit der Sie nicht vertraut sind.**
5. **Bitten Sie um rechtliche Vertretung.**

und empfohlene Praktiken für Sicherheitsuntersuchungen bei Unfällen oder Vorkommnissen auf See enthalten:

- Aussagen sollten zum frühestmöglichen Zeitpunkt erbracht werden, und die Seeleute sollten so schnell wie möglich zu ihrem Schiff zurückkehren oder in die Heimat zurückgeführt werden können.
- Die Seeleute müssen über die Art und die Grundlage der Sicherheitsuntersuchung auf See informiert werden, d. h. sie müssen Zugang zu rechtlicher Beratung haben, damit sie sich über Folgendes im Klaren sind:
 - jedes potenzielle Risiko, sich in einem möglichen späteren Verfahren im Anschluss an eine Untersuchung selbst zu belasten;
 - ihr Recht, sich nicht selbst zu belasten und zu schweigen; und
 - alle erforderlichen Schutzmaßnahmen, die für Seeleute getroffen werden müssen, um zu verhindern, dass ihre Aussagen bei der Sicherheitsuntersuchung auf See später gegen sie verwendet werden.

Der Schiffseigentümer ist verpflichtet, Maßnahmen zu ergreifen, um einen Unfall an Bord oder auf See zu vermeiden oder zu begrenzen, wie im See-arbeitsübereinkommen (MLC, 2006) festgelegt.

Die Pflichten des Reeders

In den Leitlinien für faire Behandlung heißt es zu den Verpflichtungen der Reeder:

'Die Reeder haben die vorrangige Pflicht, die Interessen ihrer Besatzungen zu schützen. Dazu gehört das Recht der Seeleute, sich nicht selbst zu belasten und fair behandelt zu werden. Darüber hinaus hat der Schiffseigentümer eine Vielzahl der gleichen Pflichten wie der Hafen- und Flaggenstaat.'

Im Einzelnen verpflichten die Leitlinien die Reeder:

- Maßnahmen zu treffen um sicherzustellen, dass keine diskriminierenden oder vergeltenden Maßnahmen gegen Seeleute aufgrund ihrer Teilnahme an Untersuchungen ergriffen werden;
- mit allen interessierten Parteien zusammenzuarbeiten und zu kommunizieren sowie Maßnahmen zu ergreifen, um Seeleuten den Zugang zu Vertretungsorganisationen der Seeleute zu ermöglichen;
- Maßnahmen zur Beschleunigung der Untersuchung zu ergreifen;
- Seeleute zu ermutigen, bei der Untersuchung mitzuarbeiten, aber ihre Rechte zu berücksichtigen;
- Beweise zu sichern und die Notwendigkeit der weiteren Anwesenheit der Seeleute zu minimieren;
- Verpflichtungen in Bezug auf die Heimschaffung von Seeleuten zu erfüllen oder Maßnahmen zur Wiedereinschiffung von Seeleuten zu ergreifen;
- Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass genügend Reserven für Heuern, Unterbringung, Verpflegung und medizinische Versorgung der Seeleute vorhanden sind.

Weitere Informationen und Ratschläge finden Sie im Toolkit: rb.gy/x4twke

Lesen Sie über den Fall eines Kapitäns, der wegen Verdachts auf versuchten Schmuggels russischen Öls inhaftiert wurde - siehe Seite 11. ■

Seeleute strömen zur historischen ITF-Ausstellung



Seeleute und ihre Familien aus den Philippinen kamen in Manila zusammen, um ITF-Inspektor*innen und Gewerkschaftsvertreter*innen kennenzulernen, sich über rechtliche, arbeits- und gesundheitsbezogene Fragen beraten zu lassen und eine schöne Zeit mit Geselligkeit und Erfahrungsaustausch zu verbringen. **Steve Trowsdale**, Koordinator des ITF-Inspektor*innen-Teams, berichtet

Insgesamt besuchten mehr als 4.000 Menschen vom 23. bis 25. Juni 2023 die bisher größte Seeleute-Ausstellung der ITF. Unter freiem Himmel feierten führende Vertreter aus Gewerkschaften, Politik und Industrie auf der Hauptbühne den Beitrag der Seeleute zur Aufrechterhaltung der globalen Lieferkette.

In drei weiteren Zelten konnten die Besucher zwischen verschiedenen Aktivitäten und Seminaren wählen. Außerdem gab es zahlreiche Informationszelte von Gewerkschaften und Organisationen, die Seeleute unterstützen, darunter AMOSUP, ver.di und ISWAN, wo Seeleute Broschüren und andere Materialien mitnehmen und ihre Fragen besprechen konnten.

Zwölf ITF-Inspektor*innen nahmen daran teil, um Seeleute über ihre Rechte an Bord von Billigflaggschiffen zu informieren. Von den 132 Schiffen, die 2023 von ihren Eigentümern aufgegeben wurden, waren 80 Prozent Billigflaggschiffe. Die fünftgrößte Zahl der im Stich gelassenen Seeleute waren Filipinos.

Die Expo hat auch das Bewusstsein für das Seearbeitsübereinkommen geschärft, das die Rechte der Seeleute schützen soll. Dies ist der Schlüssel, um Seeleuten zu helfen, für sich selbst einzustehen.

Weitere Themen waren die Sicherung der Rechte von Seeleuten bei einem gerechten Übergang zu einer kohlenstoffneutralen maritimen Industrie bis 2050, körperliche und geistige Gesundheit und Wohlbefinden sowie Dienstleistungen anderer ITF-Mitgliedsgewerkschaften.

Die Besucher erfreuten sich an musikalischer Unterhaltung und sportlichen Aktivitäten, darunter Basketball. Es gab auch die Möglichkeit, das Navigieren eines Schiffes mit dem Simulator der Maritime Academy of Asia and the Pacific (MAAP) auszuprobieren.

ITF-Generalsekretär Stephen Cotton eröffnete die Expo mit den Worten: "Ich freue mich, hier in Manila, dem Herzen der Welthauptstadt der Seefahrer, Seeleute und ihre Familien auf der ITF-Seeleute-Expo begrüßen zu können. Hier haben sie



“Ich fahre seit fast 26 Jahren zur See. Es ist ein harter Job, aber in vielen Ländern habe ich oft gesehen, wie ITF-Mitglieder an Bord kamen und philippinische Besatzungen unterstützt haben. Es ist eine große Hilfe für Seeleute, dass es eine Organisation gibt, die sich immer für ihre Interessen einsetzt.”
Ein Zweiter Offizier

“Wir sind hier, um mit philippinischen Seeleuten über ihre Rechte zu sprechen und ihnen die Möglichkeit zu geben, auch mit uns, den ITF-Vertreter*innen und Inspektor*innen, zu sprechen.”

John Canias, Leiter der ITF-Abteilung Maritime Industrien

die Möglichkeit, mehr über die ITF und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften sowie über ihre Rechte und Möglichkeiten in einer sich wandelnden globalen maritimen Wirtschaft zu erfahren.”

Zu den Gewerkschaftssprechern gehörten der AMOSUP-Präsident Dr. Conrado Oca und der ALU-PSU-Präsident Michael Mendoza. Zu den Vertretern der philippinischen Regierung gehörten der Sprecher und der stellvertretende Sprecher des Repräsentantenhauses, Ferdinand Martin G. Romualdez und Raymond Democrito C. Mendoza, sowie die Sekretärin der Abteilung für Wanderarbeitnehmer*innen, Susan “Toots” V. Opie. Die Schifffahrtsindustrie wurde durch Gerardo A. Borromeo, den stellvertretenden Vorsitzenden der Internationalen Schifffahrtskammer, und Belal Ahmed, den Vorsitzenden des Internationalen Arbeitgeberverbands für Seeschifffahrt, vertreten. ■

ITF-Inspektor*innen stehen Ihnen zur Seite

In schwierigen Lagen können Seeleute auf der ganzen Welt ITF-Inspektor*innen und -Kontaktpersonen um Hilfe bitten. Das *Seeleute-Bulletin* legt aktuelle Informationen über die regionalen ITF-Netzwerke gewerkschaftlicher Kontakte vor und lenkt den Blick auf diejenigen, die die einzigen Inspektor*innen in ihrem Land sind. Außerdem werden die 17 neuesten Inspektor*innen vorgestellt, die im Jahr 2023 eingestellt wurden. Sie bringen eine Fülle von Erfahrungen mit, freuen sich auf ihre neuen Aufgaben und teilen die Leidenschaft, sich für die Rechte der Seeleute einzusetzen und Menschen in Not zu unterstützen.



Raffaele Formisano
(Neapel, Italien - FIT-CISL) arbeitete auf Schiffen, zunächst als Funker und dann als Kapitän.



Mohammad Gulam Ali Ansari
(Haldia Port, Indien - National Union of Seafarers of India) arbeitete über 11 Jahre lang als Maschinist im Schiffsmaschinenraum. Er gehörte dem Vorstand seiner Gewerkschaft an, war als Organisationsbeauftragter tätig und arbeitete als ITF-Kontaktperson.



Christiana Efstratiou
(Nikosia, Zypern - FTPAW-SEK) verfügt über langjährige Erfahrung in der Bemannung von Schiffen. Sie hat einen Abschluss in Politikwissenschaft und Geschichte, einen Master in internationalem Handel und Schifffahrtsmanagement und ein Zertifikat in Schiffsbetrieb. Sie ist für die Häfen Limassol, Larnaca und Vasiliko zuständig.



Cyrus Donato
(Seattle, USA - ILWU/IBU) hat in der US-Küstenwache als Deckoffizier und Beamter der Hafenstaatkontrolle gedient und war Schiffsbesichtigter sowie MLC-, ISPS- und ISM-Auditor. Er hat einen Abschluss in angewandter Mathematik und einen Master in Studien zur inneren Sicherheit.



Seydina Ousmane Keita
(Dakar, Senegal - SNTMM) kam 2004 als Öler auf ein Frachtschiff, nachdem er eine Ausbildung zum allgemeinen Mechaniker absolviert hatte. Nach 10 Monaten an Bord beschlagnahmte die SNTMM das Schiff wegen Heuerproblemen und ernannte ihn zum Verwaltungssekretär der Gewerkschaft. Im Jahr 2010 wurde er ITF-Kontaktperson.



Paola Cervetto
(Genua, Italien - FIT-CISL) verfügt über mehr als 18 Jahre Erfahrung als Crew-Managerin bei einer italienischen Reederei und Bemannungsagentur. Als ITF-Inspektorin ist sie für die Häfen von Genua, Savona und La Spezia zuständig.



Harshada Bhamre
(Mumbai Port, Indien - National Union of Seafarers of India) hat als Seefahrerin bei einem multinationalen Kreuzfahrtunternehmen gearbeitet und war Organisationsbeauftragte und Vertragsassistentin ihrer Gewerkschaft.



Kenan Dinc
(Mersin, Türkei - Türkische Seeleutegewerkschaft) arbeitete als Jurist in seiner Gewerkschaft und spezialisierte sich auf die Rechte von Seeleuten und das türkische und internationale Arbeitsrecht im Seeverkehr.



Kyle Campbell
(Montreal, Kanada - Seafarers' International Union of Canada) arbeitete sechs Jahre lang als Matrose (Steuermann) an Bord eines Tankers.



Sushil Deorukhkar
(Mumbai, Indien - FSUI) trat 1999 in die Branche ein und hat als Matrose bei vielen indischen und ausländischen Reedereien gearbeitet. Er war der Ko-Sekretär seiner Gewerkschaft.



Mariano Cannioto
(Messina, Italien - FILT-CGIL) arbeitete als Deckoffizier an Bord von Kreuzfahrt- und Ro-Ro-Schiffen.



Jack McCabe
(Port Hedland, Australien - Maritime Union of Australia) arbeitete seit 1980 auf Tankern, Passagierschiffen, Offshore-Versorgungsschiffen und Schleppschiffen. Er war Besatzungsdelegierter auf Schiffen und hat als Organisationsbeauftragter der MUA-Zweigstelle gearbeitet.



Helen Meldrum
(Aberdeen, Schottland - Nautilus International) hat sich ihr ganzes Erwachsenenleben lang in der Gewerkschaftsbewegung engagiert. Sie hat Beschäftigte im öffentlichen und privaten Sektor organisiert und kann es kaum erwarten, ihre 25-jährige Erfahrung für Seeleute einzusetzen.



Michele Innocenti
(Livorno, Italien - FILT-CGIL) begann mit 19 Jahren im Januar 2006 in Livorno als Hafenbeschäftigter zu arbeiten. Nach ein paar Jahren wurde er Gewerkschaftsvertreter. Er ist auch für die Häfen von Piombino und Marina di Carrara zuständig.



Matthew Parsonage
(Liverpool, Großbritannien - Nautilus International) arbeitete sieben Jahre lang auf Öl- und Gastankern als elektrotechnischer Offizier. Er hat auch in der NavCom-Technologiebranche gearbeitet.



Tony Patten
(Southampton, Großbritannien - Unite) war 26 Jahre lang Hafenbeschäftigter in Southampton und die meiste Zeit davon als gewerkschaftlicher Vertrauensmann tätig. Er diente auch als Arbeitsschutzbeauftragter und führte kürzlich den Vorsitz des South East Gesundheits- und Sicherheitsausschusses der Gewerkschaft.



Carlos Sandoval
(Panama City, Panama - Union de Capitanes y Oficiales de Cubierta) begann seine Karriere 2002 als Deckoffizier auf Containerschiffen. Er arbeitete fast 10 Jahre lang als Schiffsagent, Klassenbesichtigter, ISM/ISPS-Auditor und als MLC-Inspektor.

Kein*e Inspektor*in, wo Sie sich befinden? Mit dem ITF-Netzwerk Verbindung aufnehmen

Sollten Sie sich in einem Hafen oder einem Land befinden, in dem es keine*n ITF-Inspektor*in gibt, ist Hilfe zur Hand. Die Billigflaggen-Netzwerke der ITF bestehen aus Kontaktpersonen - Einzelpersonen, die von ihren ITF-Mitgliedsgewerkschaften ernannt werden und in deren Büros angesiedelt sind -, die dafür sorgen, dass Reeder ihren Verpflichtungen nachkommen und für eine angemessene Entlohnung sowie menschenwürdige Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord sorgen. Sie arbeiten auf freiwilliger Basis und tun alles, um Sie zu unterstützen. Hier finden Sie eine Momentaufnahme ihrer jüngsten Aktivitäten.



Lateinamerika/Karibik

Die ITF hat Adan Suarez zum Koordinator des Billigflaggen-Netzwerks für Lateinamerika und die Karibik ernannt. Adan wird sich vorrangig um die Koordinierung mit den der ITF angeschlossenen Gewerkschaften und Wohlfahrtsverbänden in der Region bemühen, um das Kontaktnetz zu erweitern, damit wir den Seeleuten in der Region noch besser helfen können. Adan wird auch seine Position als Vollzeit-ITF-Inspektor in Montevideo (Uruguay) beibehalten.

Kontaktaufnahme mit dem Billigflaggen-Netzwerk-Koordinator (Lateinamerika/Karibik):

Adan Suarez (Uruguay)

E-Mail: suarez_adan@itf.org.uk

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



Arabische Welt und Iran

Im Jahr 2023 haben unsere etablierten Kontaktpersonen in der arabischen Welt und im Iran weiterhin in vielen Fällen in der gesamten Region Unterstützung und Hilfe geleistet.

Unbezahlte Heuern, verweigerte medizinische Versorgung und Schwierigkeiten bei der Rückführung waren wieder einmal die Top-Themen, mit denen wir uns befassen mussten. Bis Ende Dezember hatten wir 147 Fälle bearbeitet, die zur Sicherung von über 9,2 Mio. US-Dollar angeschuldeten Heuern für Seeleute führten.

Zurücklassungsfälle nehmen in der arabischen Welt weiterhin zu und stellen damit eine hohe Priorität für unsere Bemühungen in der Region dar.

Außerdem weiten wir unsere Zusammenarbeit in der Region aus und arbeiten mit mehr Hafen- und Seeschiff-fahrtsbehörden zusammen, um die Rechte von Seeleuten zu sichern. Und wir unterstützen unsere Mitglieds-gewerkschaften durch die Durchführung des ITF-Schulungs-programms, das Seminare zu gewerkschaftlichem Be-wusstsein, Workshops zu Seearbeitsübereinkommen, Tarif-verhandlungen und Wohlergehen von Seeleuten umfasst.

Kontaktaufnahme mit dem Billigflaggen-Netzwerk-Koordinator (Arabische Welt und Iran):

Mohamed Arrachedi (Spanien)

E-Mail: arrachedi_mohamed@itf.org.uk

(Kontakte in Bahrain, Ägypten, Iran, Irak, Jordanien, Kuwait, Libanon, Libyen, Oman, Sudan, Tunesien und Jemen. Wir bieten außerdem Unterstützung in Katar, Saudi-Arabien und den VAE.)



Afrika

Im Jahr 2023 haben wir erfolgreich mit dem Ausbau des afrikanischen Netzwerks begonnen, zunächst in Kamerun, Togo und Guinea Conakry, wo die Kontakte großes Engagement gezeigt haben. Auf diese Weise konnten wir mehr als 162.000 USD an ausstehenden Heuern eintreiben, Seeleuten helfen, die medizinische Versorgung benötigten, und bei der Heimschaffung im Stich gelassener Seeleute helfen. Dank der Zusammenarbeit mit Hafen- und Schifffahrtsbehörden in Kamerun und Benin haben wir begonnen, die Zahl der Zurücklassungsfälle zu verringern. Diese Zahl wird noch weiter sinken, wenn Kamerun das Seearbeitsübereinkommen (MLC, 2006) ratifiziert hat, wofür wir uns einsetzen. Unsere Arbeit zu Schutz und Förderung der Rechte von Seeleuten wird auch ihren Gemeinden und der lokalen Wirtschaft zugute kommen.

Kontaktaufnahme mit dem Billigflaggen-Netzwerk-Koordinator (Afrika):

Lucien Razafindraibe (Kenia)

E-Mail: razafindraibe_lucien@itf.org.uk

(Kontakte in Benin, Kamerun, Elfenbeinküste, Gabun, Gambia, Guinea-Bissau, Guinea-Conakry, Liberia, Sierra Leone und Togo)



Asien/Pazifik

Unser Netzwerk stand 2023 an vorderster Front, wenn es darum ging, kritische Probleme zu lösen, mit denen Seeleute konfrontiert sind, wie z. B. die steigende Zahl der Zurücklassungsfälle, insbesondere in Singapur, Thailand und Vietnam.

Unsere Kontakte haben unerschütterliches Engagement und Fleiß bewiesen und unermüdlich mit mir zusammengearbeitet, um die Rechte und das Wohlergehen der Seeleute trotz aller Widrigkeiten zu schützen. Von der Sicherung der Versorgung an Bord bis zum Eintreten für die Rückführung haben diese Kontaktpersonen eine bemerkenswerte Wirkung erzielt. Wir alle werden uns weiterhin den Herausforderungen stellen und eine bessere Zukunft für alle Seeleute sichern, die von uns unterstützt werden.

Kontaktaufnahme mit der Billigflaggen-Netzwerk-Koordinatorin (Asien/Pazifik):

Sandra Bernal (Australien)

E-Mail: bernal_sandra@itf.org.uk

(Kontakte in Bangladesch, Kambodscha, Indonesien, Malaysia, Myanmar, Pakistan, Papua-Neuguinea, den Salomonen, Thailand und Vietnam)

Das sind die Einzelinspektor*innen...

In Ländern, in denen es nur eine*n ITF-Inspektor*in gibt, ist diese*r in allen Häfen und Gewässern ihres*seines Landes allein für die Bearbeitung von Beschwerden von Seeleuten zuständig. Ohne die Unterstützung ihrer Gewerkschaften und der örtlichen Seeschiffahrtsbehörden könnte es ein einsamer Job sein; der Austausch von Wissen, Ideen und Erfahrungen mit anderen ITF-Inspektor*innen im globalen Netzwerk ist ein wesentlicher Bestandteil der Arbeit. Hier stellen wir sechs von ihnen vor.



Andrey Chernov (Klaipeda, Litauen - Litauische Seeleutegewerkschaft) fuhr kurzzeitig als Messmann und Koch zur See, bevor er sich entschloss, für seine Gewerkschaft zu arbeiten. Er schloss ein Jura-Studium ab und begann 1999 als Sachbearbeiter für Ansprüche zu arbeiten. Im Jahr 2003 wurde er zum ITF-Inspektor ernannt. Er schätzte auch die Möglichkeit, seine Kenntnisse zu vertiefen und weitere Erfahrungen im Aktionsteam im Londoner ITF-Hauptbüro zu sammeln.



Jaanus Kuiv (Tallinn, Estland - ESIU) ist ehemaliger Deckoffizier, der 11 Jahre lang an Bord von Fähren fuhr und den Rang eines Ersten Offiziers erreichte. Er gründete die ESIU im Jahr 1994 und wurde 2001 zum ITF-Inspektor ernannt. Dank dieser Erfahrung weiß er sehr genau, wie man Seeleuten am besten unterstützen kann, wenn sie Hilfe brauchen.



Adrian Mihalcioiu (Constanta, Rumänien - Freie Seeleutegewerkschaft Rumäniens) absolvierte die Seeschiffahrtsakademie von Constanta und war zehn Jahre lang als Deckoffizier und Erster Offizier auf Trockenschiffen und großen Tankern tätig. 1992 begann er, für seine Gewerkschaft zu arbeiten, zunächst als Vizepräsident, dann als Organisationsbeauftragter und Sachbearbeiter, bevor er 1994 Präsident wurde. Im Jahr 1996 wurde er ITF-Inspektor.



Vladimir Miladinov (Varna, Bulgarien - Föderation der Verkehrsgewerkschaften in Bulgarien, FTTUB) arbeitete acht Jahre lang als FTTUB-Gewerkschaftsfunktionär und Kampagnenorganisator. Seit fast neun Jahren ist er alleiniger Inspektor und schätzt das ITF-Netzwerk von Inspektor*innen und Koordinator*innen, das ihm bei der Lösung der von ihm bearbeiteten Fälle hilft, sowie die wertvolle Unterstützung der örtlichen Hafenverwaltungen.



Nataliya Yefrimenko (Odessa, Ukraine - Ukrainische Gewerkschaft der Beschäftigten in der Schifffahrtswirtschaft, MTWTU) begann 1997 bei der MTWTU als Verwaltungsangestellte, bevor sie in die Abteilung für Seeleute wechselte, wo sie Ansprüche bearbeitete und Vorbereitungsarbeiten für Tarifverträge auf Billigflaggenschiffen durchführte. Seit 2005 ist sie ITF-Inspektorin und bildet als vom Internationalen Ausbildungszentrum der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO-ITC) zertifizierte MLC-Ausbilderin neue ITF-Inspektor*innen aus.



Norbert Petrovskis (Riga, Lettland - Lettische Seeleutegewerkschaft der Handelsflotte) war 20 Jahre lang als Seemann tätig, vom Messmann bis zum Kapitän, hauptsächlich auf Ro-Ro-Zubringer- und Containerschiffen. Im Mai 1996 wurde er zum ITF-Inspektor für die drei baltischen Staaten Lettland, Litauen und Estland (Litauen und Estland haben inzwischen eigene Inspektoren) ernannt und hat seitdem einen BA-Abschluss in Rechtswissenschaften erworben, der ihm im Kampf für die Rechte der Seeleute hilft.

Unternehmen für die Rechte von Seeleuten in Lieferketten zur Verantwortung ziehen

Kulsoom Jafri, leitende Kampagnenauftragnehmerin der ITF für Seeleute und Binnenschifffahrt, über zwei wichtige ITF-Initiativen, die sicherstellen sollen, dass Unternehmen ihrer moralischen und rechtlichen Verantwortung für die Rechte von Seeleuten in ihren Lieferketten gerecht werden.

Täglich kommt es auf See zu schwerwiegenden Menschenrechtsverletzungen: nicht gezahlte oder vorenthaltene Heuern, aufgegebene Schiffe und die Verpflichtung von Seeleuten, über den Vertrag hinaus zu arbeiten - Situationen, die zu Zwangsarbeit führen können.

Die Verpflichtung zum Schutz der Menschenrechte - die menschenrechtliche Sorgfaltspflicht (Human Rights Due Diligence, HRDD) - ist ein relativ neues Element der unternehmerischen Sorgfaltspflicht. Die Vernachlässigung dieser Verantwortung macht Marken anfällig für finanzielle Schäden und Ansehensverlust, da die Verbraucher eine Verpflichtung zu ethischen Arbeitspraktiken hoch bewerten.

Die derzeitige politische Unbeständigkeit und die globale wirtschaftliche Unsicherheit stellen die Pensionsfonds und die globalen Vermögensverwalter, die die 55 Billionen US-Dollar an verwalteten Pensionsfondsgeldern anlegen, vor große Herausforderungen.

Die Frage, was unter nachhaltigen Investitionen zu verstehen ist, wenn es um soziale Fragen, einschließlich der Rechte der Arbeitnehmer*innen und der Auswirkungen auf die Menschenrechte, geht, hat zu Änderungen der Vorschriften in Europa, Asien und den USA sowie zu neuen Formen von Leitlinien und Meldepflichten geführt.

Gemäß der neuen Gesetzgebung in mehreren Ländern müssen Unternehmen über Menschenrechtsfragen in ihren Lieferketten berichten. Die Gewerkschaften können einen Überblick darüber geben, was vor Ort tatsächlich geschieht, im Vergleich zu den Aussagen des Unternehmens.

Die ITF ist die einzige Organisation, die in der Lage ist, eine arbeitnehmerorientierte Analyse der Menschenrechtsverletzungen auf See, gemessen an internationalen Gesetzen und Normen, anzubieten. Aus diesem Grund veröffentlichte sie im Juli 2023 ein Dokument zur Achtung der Menschenrechte von Seeleuten in globalen Lieferketten, um Markenunternehmen und anderen Frachteeigentümern dabei zu helfen, ihre Verpflichtungen gegenüber Seeleuten zu erfüllen.



Die Veranstaltung zur Veröffentlichung des Dokuments brachte globale Unternehmen mit einem Gesamtumsatz von 166 Milliarden Pfund, internationale Gewerkschaftsverbände, Arbeitnehmerrechtsorganisationen und Nicht-Regierungsorganisationen zusammen.

Der Leitfaden sieht für Markenunternehmen vier Schritte zur Zusammenarbeit mit der ITF vor:

1. Ein Einführungstreffen zur Vorstellung von arbeitnehmerorientierten HRDD-Ansätzen in Transport- und Logistiklieferketten.
2. Eine vertrauliche ITF-Rechteprüfung zur Ermittlung von Risiken und Menschenrechtsverletzungen von Seeleuten auf Frachtschiffen.
3. Ein Dialog mit der ITF über Risiken und Risikominderung.
4. Ein ITF-Kooperationsabkommen zur Zusammenarbeit bei der Verhinderung und Behebung von Menschenrechtsverletzungen.

Am 29. März 2023 unterzeichnete die ITF eine wegweisende Vereinbarung mit dem führenden Modekonzern TFG Brands London, zu dem Marken wie Hobbs und Whistles gehören. Dabei wird das Unternehmen bei der Vermeidung, Minderung und Bewältigung von Menschenrechtsrisiken für Verkehrsbeschäftigte mit Betrieben in seiner gesamten Lieferkette zusammenarbeiten. Es wird alle von TFG direkt betriebenen und an Subunternehmer vergebenen Transportaktivitäten umfassen und die Beschäftigten in den Bereichen Versand, Fracht und Lager einschließen.

Den ITF-Leitfaden können Sie unter folgender Adresse lesen oder herunterladen: rb.gy/ar82xs

ITF und Gewerkschaften verstärken Einsatz zum Schutz von Beschäftigten auf Fähren

Die ITF und die Seeleutegewerkschaften in Europa und im Vereinigten Königreich verstärken ihre Bemühungen, den Abwärtswettbewerb in der Fährrbranche zu stoppen, sagt **Steve Yandell**, stellvertretender Koordinator der ITF-Seeleutesektion und der Sektion Binnenschifffahrt

Seeleutegewerkschaften erlangen neues Gesetz in Großbritannien

Nach der illegalen Entlassung von 800 Seeleuten durch P&O Ferries via Zoom im Jahr 2022 führten Lobbyarbeit und Kampagnen der ITF-Mitgliedsorganisationen Nautilus International und der National Union of Rail, Maritime and Transport Workers (RMT) zur Einführung eines neuen Gesetzes im Vereinigten Königreich. Das Heuergesetz für Seeleute (Seafarers Wages Act 2023) sieht einige begrenzte Schutzmaßnahmen für die Zahlung des nationalen Mindestlohns im Vereinigten Königreich auf Schiffen vor, die regelmäßig britische Häfen anlaufen.

Gewerkschaften verstärken Aktivismus

Im weiteren Sinne organisierten die ITF und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften im Juni 2023 einen Runden Tisch zum Thema Fähren in Manila (Philippinen), um den Vertrauensleuten im Fährrsektor die Möglichkeit zu geben, sich stärker an der gewerkschaftlichen Organisation und an Kampagnen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen an Bord weltweit zu beteiligen. Die Aktivist*innen:

- lernten, wie sie die Gewerkschaftsmacht vergrößern und ihre Gewerkschaften stärken können,
- erfuhren mehr über die ITF, globale Solidarität und Kampagnenarbeit, und
- bauten internationale Verbindungen auf und tauschten Wissen, Erfahrungen und Ideen aus.

Einig waren sich die Teilnehmer*innen darüber, dass man einer wahllosen Entlassung durch Arbeitgeber am besten dadurch entgegenzutreten könne, dass man Seeleute ermutigt, Gewerkschaften beizutreten, sich über die Gesetze und Vorschriften, die ihre Rechte betreffen, umfassend zu informieren und über Maßnahmen gegen die Bedrohung ihrer Arbeitsplätze Bescheid zu wissen.

Neues Fähren-Abkommen braucht Biss

Das von Frankreich und dem Vereinigten Königreich am 24. Juli 2023 unterzeichnete neue Fährenabkommen führt Heuer- und Sozialstandards für Seeleute ein; sie sind jedoch freiwillig.

Die ITF und die Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF) fordern die Regierungen auf, mehr zu tun, um Fährgesellschaften, Eigentümer und Bemannungsagenturen zur Einhaltung der Vorschriften zu zwingen. Wir wollen, dass für alle Fährbetreiber im Ärmelkanal, in der Irischen See und in der Nordsee verbindliche Standards gelten, um unternormige Arbeitsbedingungen zu beseitigen und durch ordnungsgemäß durchgesetzte Rechtsvorschriften und Tarifverhandlungen wieder menschenwürdige Standards, Heuern und Rechte einzuführen.

Die Gesetzesänderungen in Großbritannien würden ein Schifffahrtsunternehmen nicht daran hindern, Praktiken wie die von P&O Ferries durchzuführen, obwohl sie für die Zeit, in der sich das Schiff in britischen Hoheitsgewässern befindet, den britischen Mindestlohn zahlen müssten. Und Unternehmen wie Irish Ferries und P&O Ferries dürfen weiterhin tätig sein, obwohl sie weder im Vereinigten Königreich noch in Frankreich Mindestlöhne zahlen. ■

Das globale Fährenprogramm der ITF

Das Programm sieht Folgendes vor:

- Verbesserung von Gesundheit und Sicherheit
- Sicherstellung, dass Eigentümer und Betreiber ihre Sicherheitsverantwortung ordnungsgemäß wahrnehmen
- Festlegung eines fairen Fährtarifs für verschiedene Strecken
- Entwicklung eines IAO-Übereinkommens zur Binnenschifffahrt
- Mehr Frauen für die Arbeit an Deck und im Maschinenraum ausbilden.

Aufruf an alle angehenden maritimen Fotografen!

Katie Higginbottom, Leiterin der ITF-Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute, möchte von Ihnen hören



Der Fotowettbewerb Leben auf See 2024 wird am 25. Juni 2024, dem Tag des Seefahrers, eröffnet und endet sechs Wochen später am 15. August.

Die Gewinner werden am Weltmeerestag, dem 26. September 2024, bekannt gegeben.

Der Fotowettbewerb der ITF-Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute (ITF Seafarers' Trust) geht nun ins fünfte Jahr. Entstanden aus dem Wunsch, die Realität des Lebens in der Covid-19-Pandemie aufzuzeigen, als Seeleute die Welt in Bewegung hielten, aber die Länder ihre Grenzen schlossen, hat dieser Wettbewerb ein Eigenleben entwickelt:

- Das prestigeträchtige National Maritime Museum in Greenwich, London, stellt zwischen November 2023 und März 2024 eine digitale Ausstellung der Siegerbilder 2023 aus.
- Wir konnten weltweit spektakuläre Ausstellungen organisieren, unter anderem im USS Constitution Museum (Boston), in der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (London) und im Senat und der Abteilung für Wanderarbeitnehmer*innen (Philippinen).
- Halten Sie Ausschau nach den Fotos unserer Seeleute im Maritimen Museum in Rotterdam (August bis Oktober 2024), wo die Gewinner der Fotowettbewerbe von 2020-2023 im Rahmen der Welthafentage Rotterdam und des Kongresses des Internationalen Rates der Maritimen Museen ausgestellt werden.

Wir arbeiten auch hart daran, Ihre Bilder bei den Entscheidungsträgern der Branche und den Regulierungsbehörden und politischen Entscheidungsträgern in den internationalen

“Michael Jackson? Nein. Das bin ich, wie ich seine Bewegungen beim Balancieren ausprobiere, während das Schiff bis zu 12 Grad rollt. Das verhindert, dass mir durch das starke Rollen des Schiffes schwindlig wird. Dieses Bild wurde während unseres Abtreibens in Fremantle (Australien) aufgenommen.”

John Robert M. Marañó – sein Bild “12 Degrees” gewann 2023 den 1. Preis.

Organisationen bekannt zu machen. Es geht darum, die Welt an die entscheidende Bedeutung der Seeleute für den Transport von fast allem zu erinnern, Ihre Geschichten zu erzählen und Ihre Einsichten in Form von beeindruckenden Fotos zu teilen.

**Leben auf See 2024:
Einsendungen vom 25. Juni
bis 15. August 2024**

1. Preis: 1.000 GBP
2. Preis: 750 GBP
3. Preis: 500 GBP



Tragen Sie die Termine in Ihrem Kalender ein, besuchen Sie <https://www.seafarerstrust.org/what-we-do/photo-competition-2023> und teilen Sie Ihre Fotos und Geschichten vom “Leben auf See”.

Neue ITF-App soll Häfen zu sichereren Arbeitsplätzen machen

Bei Häfen handelt es sich um ein notorisch gefährliches Arbeitsumfeld, in dem sich eine schockierende Zahl von arbeitsbedingten Todesfällen bei Hafearbeitern und Seeleuten ereignet. **Steve Biggs**, leitender Assistent der ITF-Sektion Häfen, erklärt, wie ein neuer App-basierter Kurs dazu beitragen wird, Häfen für Beschäftigte sicherer zu machen

In den letzten 20 Jahren gab es über 700 arbeitsbedingte Todesfälle von Hafenbeschäftigten und Seeleuten. Der Schutz von Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer*innen erfordert einen Kulturwandel in der Hafenvirtschaft. Außerdem müssen Beschäftigte über das Wissen verfügen, um mit der Unternehmensleitung und anderen Beteiligten wirksam an der Verbesserung von Sicherheit und Gesundheitsschutz im Hafen mitzuwirken.

Auf Wunsch der Gewerkschaften haben die ITF und die ITF-Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute gemeinsam ein innovatives Online-Tool für Hafenbeschäftigte entwickelt.

Die neue "OSH Ports App" wurde 2021 in der arabischen Welt eingeführt und ist auf die Region Lateinamerika/Karibik ausgeweitet worden. Arbeitnehmer*innen können nun in arabischer, portugiesischer, spanischer und englischer Sprache auf das umfangreiche Wissen der App zu Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit zugreifen.

Die App wurde von Branchenexperten mit Beiträgen der der ITF angeschlossenen Hafengewerkschaften verfasst und wird vom Internationalen Ausbildungszentrum der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO-ITC) unterstützt.

Sie bietet einen Kurs, der auf den besten Forschungsergebnissen und Praktiken der Branche basiert. Er deckt die Grundlagen der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes am Arbeitsplatz ab und ist speziell auf den Hafensektor ausgerichtet. Es soll den Nutzern helfen, die Risiken für Gesundheit und Sicherheit

an ihren eigenen Arbeitsplätzen zu verstehen und dabei den nationalen, regionalen und internationalen Kontext zu berücksichtigen.

Die "OSH Ports App" (App für Sicherheit und Gesundheitsschutz in Häfen) verfügt über fünf Module, die Teilnehmer*innen nach ihren zeitlichen Möglichkeiten abschließen können:

- Modul 1: Vorstellung von "OSH Ports"
- Modul 2: Wie und warum Dinge schief laufen können
- Modul 3: Identifizierung von Gefahren und Risikobeurteilung
- Modul 4: Risikokontrolle
- Modul 5: Information und Kommunikation

Am Ende eines jeden Moduls müssen die Teilnehmer*innen eine kurze Prüfung erfolgreich absolvieren, bevor sie zum nächsten Modul übergehen können. Wenn sie alle fünf Module abgeschlossen haben, können die Teilnehmer*innen eine Abschlussprüfung in der App oder auf der Website ablegen, um ein vom IAO-ITC unterstütztes Kursabschlusszertifikat zu erhalten.

Die Arbeitnehmer*innen können selbständig oder in Gruppen am Arbeitsplatz lernen. Ein Handbuch für Ausbilder sowie Werbematerialien für den Kurs sind erhältlich.

In der nächsten Phase wird in ganz Lateinamerika und der Karibik sowie in der arabischen Welt ein persönlicher Kurs zur Schulung von Schulungskräften durchgeführt. Ausgewählte Personen werden an ihren Arbeitsplatz zurückkehren und Hunderte von Arbeitnehmer*innen schulen, die App abzuschließen.

Das Endziel sind weniger Verletzungen und Todesfälle und eine stärkere Beteiligung der Arbeitnehmer*innen an allen Aktivitäten im Bereich Sicherheit und Gesundheitsschutz in Häfen. ■

Laden Sie die App über Google Play und den AppStore bzw. online unter www.oshports.org herunter.



Verstärkung der Inspektionen von Fischereifahrzeugen

Zehn weitere ITF-Inspektoren wurden für die Inspektion von Fischereifahrzeugen geschult, um Sicherheit und menschenwürdige Arbeit in diesem Sektor zu fördern, berichtet **Rossen Karavatchev**, ITF-Koordinator für Fischereiwirtschaft

Auf dem dreitägigen Workshop des ITF-Netzwerks für Fischereiinspektor*innen im Oktober 2023 in Bangkok (Thailand) lernten die neu ausgewählten ITF-Inspektor*innen, wie sie zurückgelassene, unbezahlte und in Not geratene Beschäftigte an Bord von Fischereifahrzeugen weltweit unterstützen können, indem sie internationale Normen, ITF-Verfahren sowie die Arbeitsweise und Verfahren des Netzwerks anwenden.

Die Teilnehmer*innen waren sich einig, dass die ITF sich für die Bereitstellung eines kostenlosen Internetzugangs für Beschäftigte auf Fischereifahrzeugen einsetzen und Verhandlungen über von der ITF anerkannte oder gleichwertige nationale Tarifverträge für Fischereifahrzeuge führen müsse.

Im Jahr 2010 begann die ITF mit der Ausbildung von Inspektor*innen für die Kontrolle von Fischereifahrzeugen. Heute gibt es 15 ITF-Inspektor*innen und viele weitere ITF-Kontaktpersonen, die Fischereibesetzten in Not helfen. Im Jahr 2023 führten sie mehr als 100 Inspektionen von Fischereifahrzeugen durch. ■

Wenn Sie auf einem Fischereifahrzeug arbeiten und Hilfe benötigen, senden Sie eine E-Mail an fishsupport@itf.org.uk.

Westafrikanische Fischereigewerkschaften kämpfen für vereinbarte Rechte

Mit einer koordinierten Kampagne versuchen Fischereigewerkschaften in Senegal und der Elfenbeinküste, spanische und französische Thunfischfänger zur Einhaltung der in ihren EU-Abkommen zugesagten Bedingungen zu zwingen. Der ITF-Experte für Fischereiwirtschaft **Michael O'Brien** erläutert

Die EU-Partnerschaftsabkommen für nachhaltige Fischerei versprechen, dass lokal angestellte Fischereibesetzten mindestens die von der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) festgelegte monatliche Mindestheuer für Seeleute erhalten - derzeit 658 US-Dollar. In Wirklichkeit erhalten die westafrikanischen Fischer aber nur etwa ein Drittel dieses Betrags.

Die Beschäftigten traten im Juni 2023 in einen bemerkenswerten viertägigen Streik auf über 60 industriellen Schiffen in ganz Afrika, um Gerechtigkeit zu fordern.

Die europäischen Schiffseigentümer behaupten, dass sie dieses IAO-Minimum bereits erfüllen. Die Wahrheit liegt in den Aktivitäten der von ihnen beauftragten lokalen Agenten. Diese Agenten sind sowohl für die Anwerbung von Fischereibesetzten als auch für die Verwaltung der Heuerabrechnungen im Namen der Arbeitgeber zuständig, sodass es nur logisch ist, dass die Agenten illegal einen Teil der Heuern der Fischer einbehalten.

Die lokalen Arbeits- und Seeschiffahrtsbehörden der Elfenbeinküste und in Senegal haben in dem Streit eine schlechte Rolle gespielt. Sie intervenierten, um den Streik zu beenden, und überwachen seither einen äußerst mangelhaften Verhandlungsprozess zwischen den örtlichen Agenten und den Gewerkschaften. Dies hat zu einer Interimsvereinbarung geführt, in der sich die Arbeitgeber verpflichten, nur 57 Prozent der IAO-Mindestheuer für Seeleute zu zahlen.

Die ITF und die Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF) haben diesen Skandal direkt bei der EU-Kommission und Europeche, der europäischen Fischerei-Arbeitgebervereinigung, angesprochen. Gemeinsam mit unseren Mitgliedsgewerkschaften in Frankreich, Spanien und Westafrika haben wir gefordert, dass Europeche direkt mit uns zusammenarbeitet, um von der ITF anerkannte Tarifverträge zu vereinbaren. ■



INTERNATIONALE
TRANSPORTARBEITER-
FÖDERATION

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

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

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



ITF Seafarers

- Schiffe nachschlagen und überprüfen, ob das Schiff unter einem von der ITF genehmigten Vertrag fährt
- Hilfe in Krisensituationen erhalten
- Mit der ITF Verbindung aufnehmen
- Eine*n ITF-Inspektor*in oder eine ITF-Seeleutegewerkschaft finden
- Informationen rund um Gesundheit und Wohlbefinden erhalten.

Soziale Medien der ITF

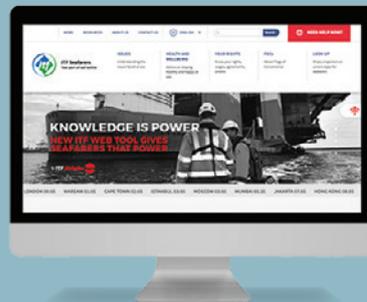


- Verfolgen Sie die aktuellen Nachrichten und geben Sie Ihre Meinung ab unter #itfseafarers auf www.facebook.com/ITFseafarerssupport und bei X.

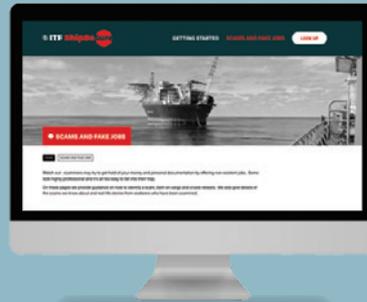


- Folgen Sie uns auf www.instagram.com/ITFseafarerssupport

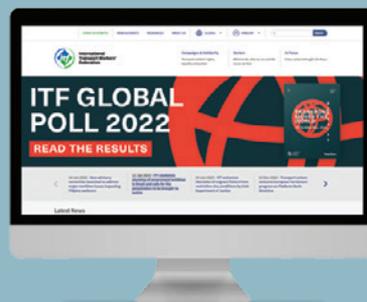
ITF-Websites



www.itfseafarers.org – Mehr über Ihre Rechte und Hilfeleistung von ITF-Inspektor*innen auf See und im Hafen auf unserer speziellen Website für Seeleute erfahren.



www.itfshipbesure.org – Ihre Anlaufstelle, wenn Sie einen Job suchen, sowie Informationen zu aktuellen Betrugsmaschen.



www.itfglobal.org – Folgen Sie den aktuellen Entwicklungen mit Auswirkungen auf Arbeitnehmer*innen und ihre ITF-Gewerkschaften.