



Seeleute- Bulletin

German | Nr. 33/2019

Internationale Transportarbeiter-Föderation



Einigkeit macht stark

In dieser Ausgabe:

Gewerkschaften sind gut für dich

Rechte bei Zurücklassung wahrnehmen

Leitfaden mit wichtigen Infos zum Heraustrennen



Inhalt

4
Billigflaggen-
kampagne

5-9
Leben
auf See

10-13
Gewerk-
schaften

14-15
Zusammenar-
beit in Häfen

16-18
Im Profil:
ITF-Inspek-
tor*innen

**Herausnehm-
barer
Leitfaden**

Acht Seiten Kontakt-
daten und Ratschläge

19-21
MLC und
Zurück-
lassung

22-23
Kreuz-
fahrtschiffe

24-25
Gesundheit
und
Wohlbefinden

26
ITF Arabische
Welt & Iran

27
Branchenent-
wicklungen

28-30
Kabotage

31
Hafenbe-
schäftigte

32-33
Fischerei-
beschäftigte

34-35
ITF-
Wohltätig-
keitsstiftung
für Seeleute

Bei der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) handelt es sich um einen internationalen Gewerkschaftsdachverband von Verkehrsgewerkschaften, der um die 20,2 Millionen Beschäftigte in der Verkehrswirtschaft in 658 Gewerkschaften in ca. 146 Ländern vertritt, darunter mehr als 850.000 Seeleute. Sie gliedert sich in acht Fachsektionen auf: Seeleute, Fischereiwirtschaft, Binnenschifffahrt, Häfen, Eisenbahn, Straßentransport, Zivilluftfahrt und Fremdenverkehrsdienste. Die ITF vertritt Arbeitnehmer*innen im Verkehrssektor auf weltweiter Ebene und fördert ihre Interessen durch globale Kampagnen und Solidarität. Weltweit arbeiten in den Häfen 140 Inspektor*innen und Kontaktpersonen für die ITF.

ITF-SEELEUTE-BULLETIN Nr. 33/2019

Von der **Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF)**, 49-60 Borough Road, London SE1 1DR, Großbritannien, im Jahr 2019 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 PDFs unter www.itfglobal.org/de/resources/reports-publications/seafarers-bulletin heruntergeladen werden.

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

Titelbild: Danny Cornelissen, Portpictures

Willkommen



Zurücklassung ist eine Geißel unseres Wirtschaftszweiges, von der jedes Jahr unzählige Seeleute betroffen sind. Die gute Nachricht lautet, dass Seeleute nach dem Seearbeitsübereinkommen inzwischen neue finanzielle Sicherheitsrechte besitzen – doch muss man innerhalb eines kurzen Zeitraums handeln um sicherzustellen, dass die Ansprüche nicht verloren gehen. Ich empfehle dringend, unsere Hinweise auf Seite 21 durchzulesen.

In dieser Ausgabe wird hervorgehoben, wie kroatische und ukrainische Seeleute kriminalisiert werden und welche Schritte die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften unternehmen, um ihnen zu helfen. Ich begrüße die im November 2018 abgegebene historische Zusicherung asiatischer Staaten, den Kampf für die gerechte Behandlung von Seeleuten anzuführen, und hoffe, dass andere Regionen diesem Beispiel folgen werden.

‘Leben auf See’ sowie ‘Gewerkschaften’ präsentieren wie gehabt, wie ITF-Inspektor*innen und lokale Gewerkschaften vor Ort bemüht sind, euch bei Schwierigkeiten hilfreich zur Seite zu stehen – egal, ob es sich um ausstehende Heuern, Verhaftung aufgrund haltloser Anklagen oder Schikanierung an Bord handelt.

Auch auf der Langstrecke sind wir für euch da – unsere Unterstützung muss nicht enden, sobald wir beim Eintreiben der Entschädigung geholfen haben, sondern wird möglichst fortgeführt, bis der Fall geregelt ist. Oder aber – wie im Fall des tragischen Todes des Kadetts Kshitij (Seite 7) – wir setzen uns für branchenweite Änderungen ein, damit Kadetten nicht ausgebeutet, sondern als Zukunft der Seeschifffahrt betrachtet werden.

Und manchmal führen wir auch Routine-Inspektionen durch, um freundschaftlich die Hand zu reichen und zu versichern, dass auf dem Schiff alles in Ordnung ist.

Oft müssen Inspektor*innen und Gewerkschaften im Hafen mit der Hafenstaatenkontrolle, nationalen Behörden und Wohlfahrtsorganisationen im Interesse der Seeleute zusammenarbeiten, und dies stellen wir anhand praktischer Beispiele heraus.

Ich freue mich sehr, euch unsere neuesten und auch einige bereits länger tätigen Inspektor*innen vorstellen zu können, sowie Steve Trowsdale, der das Team koordiniert: eine beeindruckende aber freundliche Truppe.

Wir blicken hinter die Kulissen eines Kreuzfahrtschiffes und sehen wie es ist, sein Arbeitsleben damit zu verbringen, den Traumurlaub anderer Menschen zu verwirklichen. Seite 8 des herausnehmbaren Leitfadens – der Kontaktdaten für ITF-Inspektor*innen enthält – beinhaltet Ratschläge, um nicht Opfer von betrügerischen Anwerbern zu werden, die insbesondere arbeitssuchende Seeleute in der Kreuzschifffahrt im Visier haben.

Ich freue mich, Katie Higginbottom als neue Leiterin der ITF-Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute (ITF Seafarers’ Trust; unser gemeinnütziger Arm) vorstellen zu können. Sie teilt uns ihre Zielsetzung mit, die Arbeit der Stiftung enger mit den ITF-Gewerkschaften und anderen abzustimmen, um bessere Sozialdienste für Seeleute anbieten zu können.

Nun bist du hoffentlich überzeugt, dass die Mitgliedschaft in einer ITF-Gewerkschaft gut für dich ist. Werde Teil unserer mächtigen globalen Familie.

Stephen Cotton
ITF-Generalsekretär

Die ITF-Billigflaggenkampagne in Zahlen (2018)

ITF-Inspektionen

(bei Redaktionsschluss)

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



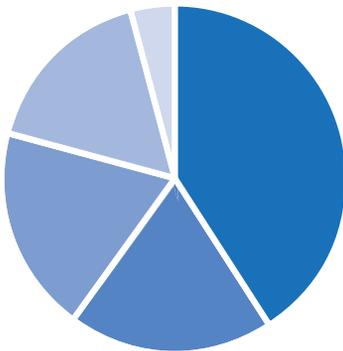
Gesamtsumme beigetriebener Heuern

(bei Redaktionsschluss)



Die im Rahmen von ITF-Inspektionen angetroffenen fünf größten Problembereiche

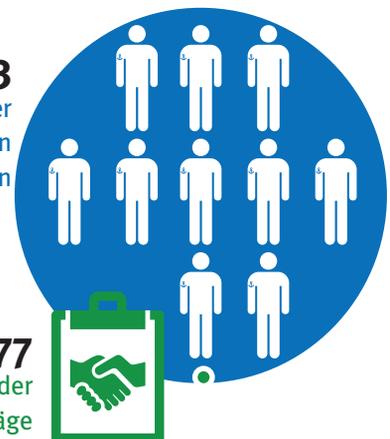
(bei Redaktionsschluss)



ITF-Verträgen unterliegende Schiffe und Seeleute

(bei Redaktionsschluss)

300.063
Gesamtzahl der Seeleute, die Verträgen unterliegen



12.577
Gesamtzahl der Verträge

Nachrichten vor Ort



Hilfe beim Verlassen der *Ali B*

Der italienische ITF-Inspektor Paolo Siligato lobt das erfolgreiche Ergebnis für zwei Seeleute nach der Zusammenarbeit von ITF-Gewerkschaften in vier Ländern

Anfang September erhielten wir eine WhatsApp-Nachricht von einem ägyptischen Ingenieur, der berichtete, an Bord eines rostigen Küstenschiffs namens *Ali B* unter der Flagge Belizes im Hafen von Triest in Italien zu sein.

Das Schiff unterlag keinem ITF-Vertrag, und die Heuern lagen auf Mindestniveau der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO). Er wurde gezwungen, trotz seines STCW-Zeugnisses als Offizier 14 Stunden täglich als Schmierer zu arbeiten. Das Abmusterungsdatum laut Vertrag änderte sich jede Woche, die Verpflegung war dürrftig und der Zustand des Schiffes schlecht, mit niedrigen Sicherheitsstandards.

Das Schiff war von der Hafenstaatenkontrolle (PSC) aufgrund vieler Verstöße gegen das Seearbeitsübereinkommen und anderer Mängel zurückgehalten worden. Wir konnten den Seemann nicht von Triest aus in die Heimat zurückschaffen, weil der örtliche Schiffsagent die erforderlichen Papiere nicht in Angriff genommen hatte. Ich erhielt eine schriftliche Erklärung des Schiffskapitäns, dass man den Seemann im nächsten Hafen – Zarzis in Tunesien – abmusteren würde, doch der Manager reagierte nicht. Inzwischen wollt auch der Dritte Ingenieur das Schiff verlassen.

Als das Schiff auslief, nahmen wir mit dem ITF-Netzwerkkoordinator für die Arabische Welt Verbindung auf. Er schickte eine E-Mail an den Schiffsmanager und forderte die tunesischen Kontakte der ITF auf, die Seeleute zu unterstützen sowie mit der Hafenstaatenkontrolle Verbindung aufzunehmen. Aber statt Tunesien anzulaufen, verschwand das Schiff einige Tage lang, bevor es Kurs auf Libyen nahm, wo es gefährlich ist abzumustern. Das Schweigen der Seeleute und des Managers hat uns sehr beunruhigt.

Tage später konnten wir das Schiff über sein automatisches Identifizierungssystem aufspüren, als es sich einer Werft in Constanta (Rumänien) näherte. Wir alarmierten den dortigen ITF-Inspektor und warnten die Manager, dass wir die Polizei darüber informieren würden, wie die Seeleute gegen ihren Willen an Bord zurückgehalten werden. Plötzlich erhielten wir Kopien von Flugscheinen und von den beiden Seeleuten unterschriebene Erklärungen, dass ihre Heuern vollständig ausgezahlt worden seien.

Binnen weniger Stunden erhielten wir ein Foto der lächelnden Männer am Flughafen von Bukarest, wo sie auf den Abflug in die Heimat warteten. Sie schrieben: "Gott segne euch, ITF". ■

ITF hofft auf Veränderungen bei Blumenthal

Seit 2013 hat sich ITF-Inspektor Ulf Christiansen mit mehreren Rechtsfällen befasst, in denen die deutsche Reederei Blumenthal beschuldigt wurde, Besatzungsmitglieder um ihre Heuern zu betrügen. Hier beschreibt er, wie die Medienberichterstattung über frühere Fälle einen Kapitän vor dem gleichen Schicksal bewahrte

Es gab ein gemeinsames Muster. Auf Blumenthal-Schiffen beschäftigte Seeleute, deren Verträge ausliefen, unterschrieben ihre Heuerendabrechnung kurz vor Verlassen des Schiffes und stellten später in der Heimat fest, dass man ihnen nur einen Teil der geschuldeten Heuern ausgezahlt hatte.

Die ITF hatte drei Seeleute – den Kapitän und Ersten Offizier der *Martha* sowie den Ersten Ingenieur der *Carola* – bei ihren Forderungen unterstützt, scheiterte jedoch 2015 und 2016 vor dem Hamburger Arbeitsgericht, weil Blumenthal bestritt, Arbeitgeber der Männer zu sein.

Die Männer fuhren auf anderen Schiffen wieder zur See, wurden jedoch von uns ermutigt, eine Beschwerde gemäß Seearbeitsrechtsübereinkommen (MLC) beim Flaggenstaat Liberia einzureichen. Schließlich taten sie dies und schickten die Unterlagen an die Hauptgeschäftsstelle

des liberianischen Registers (LISCR) in den USA.

Im August 2017 entschied das LISCR zugunsten des Ersten Offiziers der *Martha*, und er erhielt von der Reederei fast USD2.000, zwei Drittel seiner ursprünglichen Forderung. Leider gab das LISCR im Februar 2018 an, nichts für die anderen beiden Besatzungsmitglieder tun zu können und schloss deren Fälle ab.

Im Verlauf aller Verfahren hielten wir die Geschichten in den Medien präsent, um Druck auf Blumenthal auszuüben. Dies half unmittelbar einem weiteren Seemann, dem gleichen Schicksal des Verlusts eines Teils seiner ausstehenden Heuern zu entgehen.

Nachdem er einen Bericht in der deutschen Wochenzeitung *Die Zeit* gelesen hatte, nahm der Sohn eines ukrainischen Kapitäns auf der *Anna-Meta* von Blumenthal im Februar 2018 mit mir

Kontakt auf. Er gab an, dass das Schiff sich dem Hafen Singapur näherte, als der Kapitän plötzlich die Kündigung seines Vertrags erhielt. Der Sohn bat uns um Rat, was sein Vater tun sollte.

Wir betonten, dass der Kapitän das Schiff nicht vor Auszahlung seiner ausstehenden Heuern in voller Höhe verlassen sollte. Zum Glück hielt er sich an unseren Ratschlag und nahm die gesamte Summe (fast USD13.200) in Empfang, bevor er das Schiff verließ.

Seitdem haben uns keine neuen Fälle erreicht. Vielleicht wurde Blumenthal durch die Presseberichterstattung und die Bedenken in diesem Wirtschaftszweig dermaßen blamiert, dass man die Praktiken geändert hat. Wollen wir's hoffen. ■

Gerechtigkeit für auf Schwarze Liste gesetzten Seemann

ITF-Inspektor Vadim Mamontov aus dem Hafen von Kaliningrad in Russland zeigte sich schockiert, als er den Fall eines auf die Schwarze Liste gesetzten Seemanns aufdeckte



Im April 2018 bat uns ein Seemann um Hilfe bei der Lösung eines unglaublichen Problems.

Acht Jahre zuvor war er wegen Verstoßes gegen die Alkoholpolitik auf einem Schiff entlassen worden. Das Schiff fuhr unter der Flagge der Marshall-Inseln, und der Seemann berichtete, dass die Verwaltung des Flaggenregisters seine Daten in dessen Liste von Straftätern aufgenommen hatte und ihm somit das Recht auf Beschäftigung auf Schiffen der Marshall-Inseln verweigerte.

Es handelte sich um einen noch nie dagewesenen Fall, den wir nur schwer glauben konnten. Wir schrieben jedoch das Register an und mussten schockiert feststellen, dass die Darstellung des Seemannes bestätigt wurde.

Ein stellvertretender Direktor der Seeleute-Dokumentation bei International Registries Inc erwiderte: "Die RMI-Dokumentation des Herrn xxx wurde widerrufen, und er ist dauerhaft für die Erstellung jedweder RMI-Dokumentation gesperrt. Kein Manager von RMI-Schiffen darf ihn jemals wieder für den Dienst auf Schiffen im RMI-Register anheuern."

Auf diese Weise entdeckten wir klare Hinweise darauf, dass Seeleute auf Schwarze Listen gesetzt werden, was durch die Vorschriften der Norm A1.4 des Seearbeitsübereinkommens (MLC) zwischen Bemannungsagenturen verboten ist.

Wir erkundigten uns nach der Rechtsgrundlage für die Sanktion und wurden auf die Seeschiffahrtvorschriften der Republik der Marshall-Inseln MI-108 sowie auf das Seeschiffahrtsgesetz 1990 (MA1990) der Republik der Marshall-Inseln MI-107 verwiesen. Bei der Überprüfung dieser Dokumente stellten wir fest, dass die Reaktion auf einen solchen Politikverstoß nach Abschnitt 847 des MA1990 einem Seemann nicht die zukünftige Beschäftigung unter der Flagge untersagt. Stattdessen heißt es, dass der Verstoß des Seemannes mit Gefängnisstrafe und einer Geldstrafe von nicht mehr als USD2.500 geahndet wird.

Gefängnis ist eindeutig eine zu harte Bestrafung in diesem Fall, und ich kann erfreut mitteilen, dass die Überprüfung inzwischen ausreichende Beweise für die Wiedereinsetzung des Seemannes in einen aktiven Status ergeben hat. Das bedeutet, dass er sein Recht auf Beschäftigung auf Schiffen der Marshall-Inseln zurückgewonnen hat und die MLC-Normen vom Register umgesetzt werden. ■

Tragischer Tod löst Engagement für Kadettenvertrag aus

ITF-Inspektor Christian Roos in Belgien beschreibt, wie der Unfalltod eines jungen Kadetten aufgrund nicht eingehaltener Sicherheitsbestimmungen zu neuen Impulsen zum Wandel geführt hat, damit Auszubildende nicht länger als billige Arbeitskräfte ausgebeutet werden



Der Offiziersanwärter Kshitij Singh Bisht war 19 Jahre alt, Sohn stolzer Eltern und Zwillingbruder. Er war Nationalspieler im Tischtennis und hatte Aufnahmezusagen als Student in der Marine, Luftwaffe und Handelsmarine erhalten. Er entschied sich für die Handelsmarine und führte sein Studium mit Auszeichnung durch. Es schien sicher, dass er seinen Traum erfüllen und das Kapitänspatent erreichen würde.

Im März 2017 ging der Kadett Kshitij erstmalig als Decksoffiziersanwärter an Bord eines Containerschiffes. Am zweiten Tag der Reise hielt er gemeinsam Wache mit dem diensthabenden Decksoffizier. Der Bilgenalarm ertönte, und beide Männer begaben sich in den Laderaum, um nach Problemen zu suchen.

Als der heftige Regen kurz vor Mitternacht erneut den Alarm auslöste, wurde der Kadett Kshitij mit der Kontrolle desselben Laderaums beauftragt. Diesmal ging er alleine. Nur zehn Minuten später fand man seinen leblosen Körper am Fuße der Raumleiter im Laderaum.

Unfälle an Bord passieren, sogar erfahrenen Seeleuten. Doch der Offiziersanwärter Kshitij hätte nicht unbegleitet sein dürfen: das Internationale Übereinkommen zu Normen für Ausbildung, Befähigungszeugnissen und Wachdienst schreibt vor, dass er hätte von einem entsprechend qualifizierten Offizier beaufsichtigt sein müssen.

Kadetten sind zum Zwecke der Ausbildung und zum Erreichen der erforderlichen Dienstzeit auf See an Bord, und nicht zum Arbeiten oder zum Missbrauch als billige Arbeitskräfte, um die

Kosten niedrig zu halten. Der größte Teil ihrer Ausbildungsstunden sollte damit verbracht werden, ihn/sie mit Arbeit und Leben an Bord als Offizier oder Mannschaftsdienstgrad gründlich vertraut zu machen. Sie erhalten ein monatliches Stipendium, keine Heuern.

Druck durch die ITF half der Familie des Kadetten Kshitij, in Übereinstimmung mit dem Tarifvertrag des Schiffes eine Entschädigung zu erhalten. Doch die Geschichte war damit noch nicht zu Ende. Ich wurde gebeten, während der Maritimen Woche der ITF im Mai 2017 über den Fall zu berichten und anschließend mit der Erarbeitung eines Kadettenvertrags beauftragt. Derzeit müssen Kadetten einem Heuervertrag für Seeleute (SEA) oder einem Ausbildungsvertrag anstelle eines SEA unterliegen. Standard-SEAs schließen Überstunden ein; für Ausbildungsverträge gilt dies in der Regel nicht.

Daran wird zuzeit gearbeitet, und der Impuls nimmt in der gesamten Branche zu. Im Oktober 2018 deckte ein Bericht über Inspektionen der Hafenstaatenkontrolle der Marshall-Inseln Mängel bei den Arbeitsstunden der Kadetten auf, hauptsächlich in Belgien, wo Kadetten in einigen Fällen oftmals exzessive Überstunden leisten. Im November besprach ich das Thema mit Inspektor*innen der Hafenstaatenkontrolle aus Europa, Russland und Kanada.

Der Offiziersanwärter Kshitij hätte nicht sterben sollen. Wir hoffen jedoch, dass sein Tod zu Veränderungen führen wird, damit das, was ihm passierte, niemals wieder geschieht. ■



Besatzung der *Natig Aliyev* erhält endlich Heuern

Nach acht Monaten vor Anker erhielt die 19-köpfige Besatzung der *Natig Aliyev* endlich ihre Heuern. ITF-Inspektor Morten Bach aus Dänemark erzählt ihre Geschichte

Im März 2018 setzte die russische Besatzung der in türkisch/russischer Eigenschaft befindlichen *Natig Aliyev* einen anonymen Hilferuf an die ITF ab. Ihren Angaben zufolge waren sie ohne Vorräte, und ihre Heuern waren im Rückstand.

Das Schiff lag seit Anfang Februar vor Skagen (Dänemark) schon drei Wochen vor Anker, nachdem es von dänischen Behörden aufgrund einer Ölstreitigkeit mit einem Bunkerunternehmern arrestiert worden war. Ende Februar wurde das Schiff ebenfalls von der dänischen Schifffahrtsbehörde festgehalten, da ein Bericht der ITF über Verstöße gegen das Seearbeitsübereinkommen (MSC) eingegangen war.

Nach monatelangem Ringen konnte die ITF Ende September 2018 die Auszahlung der ausstehenden Heuern in Höhe von insgesamt USD324.370 sicherstellen. Diese Zahlung wurde nicht vom Eigentümer Palmali Shipping getätigt, sondern von dem estnischen Unternehmen, das mit Hilfe eines dänischen Agenten in Aalborg Charter und Besatzungsmanagement des Schiffes übernommen hatte. Am 24. September gaben die dänischen Behörden das Schiff frei.

Dabei handelte es sich um das zweite Mal in sechs Monaten, dass die ITF der Besatzung der *Natig Aliyev* zur Hilfe geeilt war – im März 2018 konnten wir für die Crew die bis zum November 2017 zurückdatierenden Heuern sicherstellen – insgesamt USD250.000. Und es war das dritte Mal innerhalb eines Jahres, dass Palmali Shipping in Dänemark auf frischer Tat bei Verstößen gegen das MSC erwischt wurde.

Skrupellose Reedereien kann ich nur davor warnen, in dänische Gewässer einzufahren. In der ITF passen wir gut auf, und mit den dänischen Schifffahrts- und anderen Behörden pflegen wir eine enge Zusammenarbeit. ■

Probleme bei der Heuerzahlung?

Hast du Probleme mit der Auszahlung deiner gesamten Heuern? Falls dies der Fall ist, könnte es ein Hinweis darauf sein, dass dein Unternehmen in wirtschaftliche Schwierigkeiten steckt. Eine Verbindungsaufnahme mit deiner Gewerkschaft, einem/einer ITF-Inspektor*in oder der ITF unter seafsupport@itf.org.uk sollte sobald wie möglich erfolgen, um deine Heuern und Beschäftigung zu schützen.

Vermutest du, man hätte dich zurückgelassen? Dann solltest du die Ratschläge auf Seite 21 lesen.



Familienangehörige und ITF-Inspektor Romano Perić besuchen Nikola Tolja und Ernest Pekar im Gefängnis von Cadix.

Jahrelang inhaftierte Seeleute endlich frei

ITF-Koordinator für Kroatien Romano Perić schildert, wie die ITF und die Kroatische Seeleutegewerkschaft bei zwei beunruhigenden Fällen Unterstützung leisteten, in denen Seeleute ohne Beweisführung kriminalisiert wurden

Der Kroatie Ivan Furčić und weitere Besatzungsmitglieder des Öltankers *Sovereign M* wurden im September 2015 wegen Treibstoffschmuggels in Libyen verhaftet und inhaftiert, obwohl keine Beweise vorlagen. Am allerschlimmsten war, dass sie keine Chance auf eine angemessene Verteidigung vor Gericht hatten.

Aufgrund der politischen Situation in Libyen verbrachte Ivan Furčić zweieinhalb Jahre in Untersuchungshaft. Das war eine Qual sowohl für den Seemann als auch für seine Familie. Von Anfang an war die Kroatische Seeleutegewerkschaft (SUC) bei deren Unterstützung eingebunden.

Schließlich stand er vor Gericht, wurde für schuldig befunden und zu drei Jahren Haft verurteilt. Im Mai 2018 wurde er jedoch entlassen und kehrte wohlbehalten in die Heimat zurück, da die Untersuchungshaft angerechnet wurde.

Wir sind erleichtert, dass Ivans Qualen zu Ende sind, ganz besonders in Anbetracht der Umstände in Libyen. Sein Fall sollte allen Seeleuten eine Warnung sein, vor dem Anmusteren Reederei und Fahrtgebiet immer sorgfältig zu prüfen, um mögliche Gefahrensituationen zu vermeiden.

Unterdessen waren zwei weitere kroatische Seeleute zusammen mit anderen Besatzungsmitgliedern des Schleppers *Eisvogel* im Juli 2017 verhaftet worden. Ein von ihnen manövriertes Schiff hatte keine Besatzung, aber an Bord entdeckte man eine große Menge Zigaretten, und die Männer wurden wegen Schmuggels verhaftet.

Nikola Tolja und Ernest Pekar wurden in Spanien in Untersuchungshaft genommen. Die SUC leistete tolle Arbeit für die Männer und ihre Familien, ermöglichte Gefängnisbesuche und hielt den Fall in den Medien sowie bei den Schifffahrtsbehörden präsent.

Nach 16 Monaten Gefängnis standen sie im Oktober 2018 vor Gericht und erklärten, dass es keinerlei Beweise gegen sie gebe und dass sie nicht wussten, was sich an Bord des Schiffes befunden hatte. Bei Redaktionsschluss des *Seeleute-Bulletins* hoffte die SUC, dass man die zwei Seeleute bald freisprechen würde. ■

Ratschläge für Seeleute, die strafrechtlich angeklagt werden

Bei strafrechtlicher Anklage muss man fair behandelt werden, unabhängig von den Umständen oder der Schuldfrage. Folgende Informationsquellen helfen bei der Feststellung von Rechtsansprüchen, wo man Hilfe erhält und wie man sich während einer Ermittlung verhalten sollte.

ITF-Toolkit zu Kriminalisierung: <https://goo.gl/mGTE3N>

Seafarers' Rights International: www.seafarersrights.org/seafarers-subjects/fair-treatment

Gewerkschaften sind gut für dich



Das *Seeleute-Bulletin* verdeutlicht, warum es für männliche und weibliche Seeleute so wichtig ist, einer Gewerkschaft beizutreten

In einer Gewerkschaft bist du stärker, weil wir gemeinsam stark sind. Der Kampf um deine Rechte ist schwer, wenn du weit weg auf See auf dich allein gestellt bist. Deine Erfolgchancen auf Gerechtigkeit oder Schutz sind enorm erhöht, wenn eine Gewerkschaft sich in deinem Namen einsetzt.

Gewerkschaften arbeiten gemeinsam mit ITF-Inspektor*innen, um bei der Sicherung ausstehender Heuem zu helfen, dir bei Zurücklassung eine sichere Heimreise zu ermöglichen sowie Rechtsberatung bei strafrechtlicher Anklage zur Verfügung zu stellen. In Ländern ohne ITF-Inspektor*in kann eine Gewerkschaft dein Ansprechpartner für Notfälle sein.

Einige Seeleutegewerkschaften bieten zusätzliche Dienstleistungen und Hilfen für Seeleute und ihre Angehörigen, darunter Sozialhilfe, Aus- und Weiterbildung, Gesundheitsversorgung und gesellschaftliche Aktivitäten. Die ITF und ihre Gewerkschaften stellen Seeleuten darüber hinaus Leitfäden zu Themen wie Schikane, sexuelle Belästigung und HIV/Aids zur Verfügung.

Die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften müssen klare, in den ITF-Satzungen festgeschriebene Prinzipien zu ihrer Arbeitsweise einhalten. Zusammen bilden sie eine mächtige globale Familie, die anstrebt, internationale sowie nationale Seeschiffahrtspolitik im Interesse der Seeleute zu gestalten. So waren es z. B. die ITF und ihre

maritimen Gewerkschaften, die erfolgreich die erste Grundrechtecharta für Seeleute erkämpften: das Seearbeitsübereinkommen 2006.

Solltest du auf einem Schiff arbeiten, das einem ITF-Kollektivvertrag unterliegt, wirst du automatisch Mitglied der ITF-Gewerkschaft, die den Vertrag abgeschlossen hat, für die Dauer des Vertrags. ■



Herausforderungen für weibliche Seeleute

Weibliche Seeleute machen ca. zwei Prozent der maritimen Arbeitskräfte aus. Sie arbeiten hauptsächlich im Kreuzschiffahrts- und Fährensektor, oft an Bord von Billigflaggenschiffen, die zu den am schlechtesten bezahlten und am wenigsten geschützten Arbeitsplätzen auf See gehören.

Frauen, die Seeleute werden wollen, können sich in jeder Phase ihres Weges Diskriminierung ausgesetzt sehen.

In einigen Ländern ist es maritimen Aus- und Weiterbildungsstätten nicht gestattet, Frauen für die nautische Ausbildung anzuwerben;

in anderen Ländern werden Seefahrtsberufe Frauen einfach nicht angeboten. Frauen schreiben sich eher für nautische als für technische Kurse ein. Haben sie sich qualifiziert, wollen einige Reeder sie nicht beschäftigen. Schaffen sie es trotzdem, einen Arbeitsplatz zu ergattern, kann es sein, dass sie bei gleicher Arbeit schlechter bezahlt werden als ihre männlichen Kollegen und dass man ihnen den Zugang zu Einrichtungen oder Ausrüstung verweigert, die männlichen Arbeitskräften zur Verfügung stehen.

Die ITF und ihre maritimen Gewerkschaften setzen sich für eine Reduzierung der Ge-

schlechterstereotypen sowie Diskriminierung ein und entwickeln Richtlinien sowie Schulungen zu sexueller Belästigung. So kämpfen sie z. B. für einen besseren Ansatz bei Mutterschaftsleistungen und -rechten innerhalb der Branche, Zugang zu vertraulicher medizinischer Beratung und Antibabypille sowie Pille danach, und Bereitstellung von Hygieneartikeln an Bord des Schiffes.

Weitere Informationen für weibliche Seeleute sind unter <http://bit.ly/2r0ChDJ> verfügbar.

Gerechtigkeit für Angehörige gestorbener Seeleute erringen

Örtliche Reedereien in Myanmar bemühen sich manchmal, Schadenersatzansprüche zu umgehen, indem sie verstorbene Seeleute des Selbstmords bezichtigen. Lu Aung von der IFOMS erzählt, wie die Gewerkschaft erfolgreich Gerechtigkeit für zwei Familien durchsetzen konnte



Aung Aung

Als erfahrener Schmierer nahm Aung Aung im Juli 2017 seine Arbeit auf der *ANNE 1* auf. Nur ein paar Monate später – am 29. Oktober – während das Schiff sich in der Nähe Gibraltars befand, wurde er zum Mann-über-Bord-Fall erklärt. Seinen Leichnam fand man am nächsten Tag, ca. 350 Meilen entfernt.

Die Reederei teilte Aung Aungs Ehefrau mit, dass ihr Mann Selbstmord begangen habe. Diese Darstellung wurde vom Bericht des Kapitäns und Aussagen der Besatzung gestützt.

Aung Aungs Familie schenkte dieser Behauptung jedoch keinen Glauben und kam mit der Bitte um Unterstützung in dieser Angelegenheit zum IFOMS-Büro. Wir stellten fest, dass jede Aussage des Kapitäns und der Besatzungsmitglieder exakt gleich war: ein Hinweis darauf, dass die Reederei sie angewiesen hatte, diese Aussagen zu machen.

Mit der Bitte um weitere Unterstützung nahmen wir Verbindung mit der ITF auf, und sie halfen bei den nun folgenden Verhandlungen.

Am 25. Januar 2018 kontaktierte die Reederei die IFOMS und erklärte sich bereit, den Angehörigen Schadenersatz zu gewähren. Einen Monat später – am 27. Februar – erhielten sie die Summe von USD40.000. Im Rahmen eines Regierungsprogramms erhielten sie ferner eine Entschädigungssumme der örtlichen Lebensversicherung in Höhe von 5 Mio. Kyats (ca. USD3.100).

Die Familie eines weiteren verstorbenen Seemanns, Myint Thein Tun, bemühte sich wo-

chenlang erfolglos um Gerechtigkeit, bevor sie sich schließlich mit der Bitte um Unterstützung an die IFOMS wandte.

Myint Thein Tun war Leitender Ingenieur auf der unter Panama-Flagge fahrenden *The Wise*, als seine Familie am 13. September 2017 einen Anruf von der Reederei erhielt, wonach er auf der Longshan-Werft in China gestorben sei. Die Reederei machte nur vage Angaben zu den Umständen seines Todes, erklärte jedoch gegenüber den Angehörigen, dass sie die Übergabe des Leichnams nur dann veranlassen würde, wenn die Familie ein Dokument unterschreibe, wonach die Todesursache Selbstmord sei.

Die Reederei behauptete, dass in seinem Blut ein verschreibungspflichtiges Antidepressivum nachgewiesen worden sei, dass ein Kollege ihn als selbstmordgefährdet eingeschätzt habe und dass Myint Thein Tun einen Abschiedsbrief hinterlassen habe. Die Unterschrift unter diesem Brief war ganz anders als die des Seemanns, und seine Ehefrau wies alle Behauptungen zu seiner psychischen Verfassung zurück.

Nachdem sie mit ihren Hilfeersuchen bei Behörden und Botschaft nichts erreicht hatte, kam die Witwe schließlich am 20. November in unser Büro. Nur vier Tage später stellte die Reederei den Kontakt zwischen uns und dem P&I-Klub her, und am 13. Dezember erhielt die Ehefrau Myint Thein Tuns Schadenersatz in Höhe von USD140.298,17. ■

Auseinandersetzung zu Sicherheit der Panama-Schleusen eskaliert

2018 eskalierte der Konflikt zwischen der Unión de Capitanes y Oficiales de Cubierta und der Panamakanal-Behörde um Gesundheits- und Sicherheitsfragen für Schlepperkapitäne im Panamax-Schleusenbetrieb. Der stellvertretende Sekretär der ITF-Seeleutesektion Fabrizio Barcellona erläutert die Hintergründe

Als die Panamakanal-Behörde ACP im Juni 2016 ihre neuen Schleusen einweihte, hatten die Verantwortlichen es versäumt, die Erkenntnisse des ITF-Forschungsauftrags zu deren Sicherheit zu berücksichtigen oder die Fragen mit den Gewerkschaften zu erörtern. Seitdem haben mehrere Unfälle und Vorkommnisse eine noch feindlichere Gangart ACPs gegen die Unión de Capitanes y Oficiales de Cubierta (UCOC) zur Folge gehabt. Gewerkschaften in Panama befürchten, dass ACP sich ausschließlich auf die Rentabilitätssteigerung des Schleusensystems konzentriert.

Mangelnde Schulung, Betriebsbeurteilung und Risikoanalyse haben dazu geführt, dass die Mannschaften beim Transit durch die neuen Schleusen übermäßig lange arbeiten müssen. Zusammen mit der im Juni 2018 durch ACP

MTWTU bekämpft Kriminalisierung von Seeleuten

Die Kriminalisierung von Seeleuten stellt ein großes Problem dar, das nicht nur ukrainische, sondern Seeleute auf der ganzen Welt bedroht. Oleg Grygoriuk, 1. stellvertretender Vorsitzender der Ukrainischen Gewerkschaft der Beschäftigten in der Schifffahrtswirtschaft (MTWTU), stellt ein neues Projekt vor, das seine Gewerkschaft zusammen mit der Regierung zu diesem Thema entwickelt hat

Zur Lösung des Problems der Kriminalisierung hat die MTWTU ihre Maßnahmen in Form einer Projektentwicklung mit dem Außenministerium (MFA) des Landes koordiniert. Zwei Ziele werden hierbei verfolgt: die Verwicklung von Seeleuten in illegale Aktivitäten auf See zu verhindern, und die Rechte der Seeleute auf faire Behandlung bei Strafverfahren, Untersuchungshaft sowie in Strafvollzugsanstalten zu sichern.

Bis Oktober 2018 berichtete die MFA von 290 ukrainischen Seeleuten, die nur wegen des Verdachts einer begangenen Straftat in Griechenland festgenommen wurden. Zu den häufigsten Ursachen für eine Festnahme gehören der Transport illegaler Passagiere oder geschmuggelter Waren – Drogen, Zigaretten oder Treibstoff.

Mit dem geplanten Projekt werden eine Reihe von Aktivitäten umgesetzt, deren Ziel die Stärkung bilateraler Zusammenarbeit zwischen den ukrainischen Behörden und denjenigen in den Ländern ist, in denen ukrainische Seeleute festgenommen wurden.

Für ukrainische Seeleute ist das Projekt aktuell und relevant, hat aber auch Auswirkungen für alle Seeleute. Das zeigt die Tatsache, dass es von vier Uno-Organisationen unterstützt wird: der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO), der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO), der Internationalen Organisation für Migration sowie vom UN-Büro für Drogen- und Verbrechenbekämpfung. Auch stehen die ITF und Gewerkschaften in vielen Staaten voll hinter dem Projekt.

Leider existieren derzeit keine Richtlinien, Handbücher oder Anweisungen für Seeleute zu diesen Fragen:

- wie man die Risiken einer Verwicklung in kriminelle Aktivitäten auf See identifizieren kann;
- wie man sich verhalten soll, wenn einem illegale Passagiere oder Schmuggelware an Bord bekannt werden; und
- wann und wie ein Seefahrer Mitteilung machen sollte, ohne sich selbst einem Risiko auszusetzen.

Aus diesem Grund ist die Bereitstellung von Informationen ein sehr wichtiger Bestandteil des Projekts. Vorgesehen sind u.a. eine Reihe von Seminaren für Seeleute, die Herstellung von kurzen Videos für soziale Netzwerke, Experteninterviews und Nutzung der Medien. ■



Asiatische Seefahrtsnationen stellen Weichen für gerechte Behandlung von Seeleuten

Mit einem bezeichnenden Schritt haben asiatische Seefahrtsnationen im November 2018 zugesagt, die Offensive für eine angemessene und wirksame Umsetzung der von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) und der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) vereinbarten Richtlinien zur gerechten Behandlung von Seeleuten im Falle eines Unfalls auf See anzuführen. Die Sitzung wurde von Seafarers' Rights International organisiert, die gemeinsam mit der ITF ein Programm zur Unterstützung der Kampagne erstellen und andere Regionen animieren wird, dem Beispiel zu folgen.

getroffenen Entscheidung, die Vorschrift eines dritten Decksmanns zu streichen, brachte dies das Fass zum Überlaufen.

Die Entscheidung wurde den Kapitänen erst kurz vor Aufnahme ihrer Schicht mittels E-Mail vermittelt. Die Kapitäne sahen es nicht als sicher an, die Boote für den Schleppdienst hinauszufahren, da sie starke Sicherheitsbedenken aufgrund fehlender Klarheit über den Betrieb mit einer kleineren Mannschaft hatten, sowie bezüglich der möglichen Haftung, die ihnen im Falle eines Unfalls blühen könnte.

ACP reagierte mit Maßregelung von 22 Kapitänen wegen Missachtung von Anweisungen und startete einen bössartigen Medienangriff auf die ITF und Gewerkschaften wegen Einmischung in nationale Angelegenheiten. Die Behörde weigert

sich weiterhin, mit der ITF und UCOC zu verhandeln. Im Juli strich sie die Regelung über einen zweiten Schlepperkapitän für jedes Schiff.

Infolgedessen beauftragte die ITF den internationalen Experten zu Ermüdungsfragen Barry Strauch, unterstützt durch Isabel Gonzales, eine profilierte örtliche Arbeitsmedizinerin, mit der Durchführung einer Studie zu Erschöpfungszuständen in den neuen Schleusen. Ziel der Untersuchung war die Bereitstellung von Informationen für die Kanalbetreiber, um sicherzustellen, dass ihnen die hauptsächlich von Erschöpfungszuständen, mangelnder Schulung und schlechter Instandhaltungsqualität der Schlepper ausgehende mögliche Unfallgefahr bewusst wird. Man beabsichtigte damit eine Änderung der Haltung ACPs und die Aufnahme von Verhandlungen mit der UCOC.

Vorläufige Ergebnisse der Studie weisen darauf hin, dass übermäßig lange Arbeitszeiten die Norm darstellen und dass aufgrund der Konstruktion der Schlepper häufige mechanische Zwischenfälle auftreten. Diese Faktoren tragen allem Anschein nach zu gefährlich zunehmender Ermüdung und stressbedingten Problemen unter Schlepperkapitänen bei.

Die ITF und UCOC haben ACP gewarnt, das Thema ernst zu nehmen, weil anderenfalls ein schwerer Unfall auftreten könnte, der sogar die Befahrbarkeit des Panamakanals beeinträchtigt. Wir arbeiten weiterhin zusammen, um ACP zur Vernunft zu bringen. ■

Maritime Zusammenarbeit erfolgreich bei schwierigen Fällen

Katholische Mission an vorderster Front bei Hilfe für Seeleute

Direktor Pater Bruno Ciceri erklärt, wie Apostleship of the Sea (Apostolatum Maris) mit einem globalen Netzwerk von Geistlichen und Freiwilligen Basisunterstützung für Seeleute leistet



AOS-Hafenseelsorgerin Anne McLaren
(Bildnachweis: Maria Brosnan)

Seit Jahrhunderten hat die Katholische Kirche auf verschiedene Art und Weise die Menschen auf See immer unterstützt.

Heute wirkt die Apostleship of the Sea (AOS) global in 55 Ländern und in mehr als 300 Häfen. Ihre 200 Hafenskaplane und Hunderte von Freiwilligen besuchen jährlich mehr als 70.000 Schiffe und lernen über eine Million Seeleute, Fischereibesetzte und ihre Angehörigen kennen.

AOS-Kaplane und Schiffsbesucher*innen stehen an vorderster Front als freundliche und vertrau-

enswürdige Menschen, auf die man sich verlassen kann, besonders dann, wenn Seeleute Probleme und Schwierigkeiten haben und von allen fallen gelassen werden. Sie arbeiten eng mit der ITF und den Hafengewerkschaften zusammen um sicherzustellen, dass die Seeleute jede erforderliche Unterstützung erhalten.

Ein Beispiel dieser Zusammenarbeit ist der Fall der *Malaviya Seven*. Dabei ging es um ein Versorgungsschiff, das im Juni 2016 im schottischen Hafen von Aberdeen festgehalten wurde, nachdem man bei einer Inspektion der ITF festgestellt hatte, dass die 24 indischen Besatzungsmitglieder die ihnen zustehenden Heuern in Höhe von insgesamt USD779.436 nicht erhalten hatten. Der Schiffseigentümer gab daraufhin das Schiff mit Besatzung auf. Bis Januar 2018, als die Besatzung endlich ihre Heuern erhielt und in die Heimat zurückkehren konnte, half der AOS-Geistliche Diakon Doug Duncan mit Unterstützung seines Freiwilligenteams mit der Bereitstellung eines Generators für Heizung und Strom an Bord und stellte sicher, dass die Seeleute Lebensmittelpakete, Toilettenartikel sowie angemessene Winterkleidung erhielten. Je nach Bedarf wurden die Besatzungsmitglieder ins Krankenhaus oder zum Frisör begleitet. Um sie bei Stimmung zu halten, während sich ihre Lage hinzog, nahm man sie mit zu örtlichen Touristenattraktionen.

Am 1. Oktober 2018 erhielt unser Kaplan Nicho-

las Barends in Kapstadt (Südafrika) einen Anruf von einem taiwanesischen Fischereifahrzeug. Zwei Fischer aus Tansania beschwerten sich darüber, dass sie bei verschiedenen Anlässen auf See vom Ersten Offizier verprügelt und geschlagen worden seien. Sie fürchteten um ihr Leben und wollten nicht weiter auf diesem Schiff arbeiten. Nach einigen Treffen mit dem Kapitän und Schlichtung durch den AOS-Kaplan erhielten die beiden Fischereibesetzte ihre ausstehenden Heuern sowie USD2.000 als Entschädigung für die von ihnen erlittenen Misshandlungen und konnten nach Hause zurückkehren. Alleine wären sie nicht in der Lage gewesen, ein Gespräch mit dem Kapitän einzuleiten und Gerechtigkeit zu erlangen.

Die AOS wird weiterhin mit maritimen Organisationen zusammenarbeiten um sicherzustellen, dass bedürftigen Seeleuten die bestmögliche Unterstützung und Versorgung zuteil wird, während sie ihr wertvolles globales Netzwerk von Geistlichen und Freiwilligen ausbaut.

Mehr zu Apostleship of the Sea unter:
www.apostleshipofthesea.org.uk. ■

Örtliche Zusammenarbeit beendet Schikanierung der Besatzung auf der *Osman Prince*

Der kroatische ITF-Inspektor Milko Kronja erinnert sich an die gemeinsamen Anstrengungen, die zur Unterstützung der Besatzung der unter der Flagge der Komoren fahrenden *Osman Prince* erforderlich waren

Am 15. Mai 2018, kurz bevor die *Osman Prince* in Sibenik (Kroatien) anlegte, bat ein Besatzungsmitglied die ITF um Hilfe.

Als wir das Schiff betraten, beschwerten sich die 13 syrischen und acht ägyptischen Seeleute über ausstehende Heuern, schlechte Hygieneverhältnisse, schlechte Lebensmittelqualität und unzureichende Ruhezeiten. Wir befragten jeden unter vier Augen zu den Bedingungen, die man ihm vor Anheuern auf dem Schiff angeboten hatte. Das sollte zur Vermeidung weiterer Schikanierung durch den Ersten Decksoffizier dienen, der offensichtlich die Hauptursache für die Probleme an Bord darstellte und darüber hinaus versuchte festzustellen, wer die ITF kontaktiert hatte. Der Inspektor entdeckte mehrfache Arbeitsverträge und errechnete die der Besatzung auszahlende Summe.

Eine Inspektion der Hafenstaatenkontrolle (PSC) brachte 17 Mängel ans Licht, und das Schiff wurde wegen der Verstöße gegen das Seearbeitsübereinkommen in die Kette gelegt. Die

Lage an Bord verschlechterte sich. Die Polizei musste gerufen werden, als der Erste Offizier ein Besatzungsmitglied tätlich angriff. Der Kapitän berichtete der Polizei fälschlicherweise, dass die ägyptischen Seeleute vom Schiff geflohen seien, was zu einer dreistündigen Suchaktion in Sibenik führte. Während dieser ganzen Zeit nahm das Unternehmen keine Verbindung zum Agenten oder zur ITF auf und reagierte nicht auf den Arrest durch die PSC. Auch gab es keine Reaktion auf die ITF-Forderungen zur Auszahlung der den Besatzungsmitgliedern geschuldeten Heuern.

Nachdem der Vertreter des Flaggenstaats an Bord gegangen war, wurde den Ägyptern schließlich die Summe von USD3.000 für alle angeboten, die sie zurückwiesen. Lange Verhandlungen führten zu einer akzeptablen Lösung – die Besatzung würde die ihr vertraglich geschuldete Summe von insgesamt USD10.469 erhalten, und der Rest der berechneten Heuern würde vom Charterer bei einem Notar hinterlegt werden. Damit wäre den Besatzungsmitgliedern

die Möglichkeit gegeben, das Geld durch gerichtliche Schritte gegen das Schifffahrtsunternehmen zu erstreiten.

Hätten sie dies nicht akzeptiert, wäre der gesamte geforderte Betrag hinterlegt worden, die Besatzung hätte keine Zwischenzahlung erhalten, und dem Schiff wäre das Auslaufen aus dem Hafen erlaubt worden. Die Besatzung hätte das Schiff statt dessen arrestieren lassen können, doch der von der Kroatischen Seeleutegewerkschaft engagierte Anwalt hielt dies für zu riskant: das Schiff war 34 Jahre alt, Gerichtsverfahren könnten jahrelang dauern, und es könnten Schulden entstehen, die schließlich dazu führten, dass sie am Ende leer ausgingen.

Die Seeleute erhielten ihre vertraglichen Heuern an Bord und kehrten in die Heimat zurück. Ihr Rechtsstreit um die ausstehenden Gelder dauert an. ■

Hafenstaatenkontrolle ermöglicht ITF Zugang zum Schiff

Im Januar 2018 erhielt die ITF eine anonyme Beschwerde bezüglich Heuern von Seeleuten und Überstunden an Bord der *Koundouros*, doch angesichts des Widerstandes musste die Hafenstaatenkontrolle beim Zugang zum Liegeplatz Unterstützung leisten. Mehr dazu erzählt uns Keith McCorriston, ITF-Inspektor für Westaustralien

Als die *Koundouros* nach Port Walcott zurückkehrte, hatten wir Schwierigkeiten beim Zugang zum Liegeplatz. Ich warnte davor, dass einige Seeleute mit künftiger Nichtbeschäftigung bedroht oder nach Hause geschickt werden könnten, wenn ich mit dem Schiffsverwalter oder Kapitän Kontakt aufnahm. Die Beschwerde war schwerwiegend genug, um einen Verstoß gegen das Seearbeitsübereinkommen (MLC) darzustellen, also nahm ich Verbindung mit der Australian Maritime Safety Authority (AMSA) auf, der Hafenstaatenkontrolle.

Wir vereinbarten, dass ich Zugang zum Schiff erhalten und von einem AMSA-Inspektor begleitet würde. Um 13.00 Uhr am Tage unseres Besuchs erhielt ich eine Nachricht vom dem Matrosen, wonach er für die Benachrichtigung der ITF verantwortlich gemacht und vom Schiff entfernt wurde, um am nächsten Tag die Heimreise anzutreten. Vom Management war er angewiesen worden, einen Brief mit der Bitte um Heimreise wegen privater Probleme zuhause zu schreiben.

Er übernachtete im selben Motel wie wir in Karatha, also trafen wir uns. Er gab Auskunft zu seinen Heuern und seinem Arbeitsvertrag und erklärte, die Mehrheit der Besatzungsmitglieder sei zu verängstigt, um sich zu beschweren. Er wollte nicht zum Schiff zurückkehren.

Die ITF und AMSA besuchten das Schiff und informierten den Kapitän über die Beschwerden. Das Schiff unterliegt einem von der ITF genehmigten Tarifvertrag, doch offensichtlich stimmten die Monatsheuern der Mannschaftsdienstgrade nicht mit den Heuertabellen überein, Überstundenaufzeichnungen wurden nicht ordentlich geführt, und der Kapitän konnte die erforderlichen Heuerabrechnungen nicht vorlegen. Als wir die Crewmitglieder baten, Kopien ihrer Heuerabrechnungen zur Verfügung zu stellen, behaupteten sie, diese irrtümlich weggeworfen zu haben. Die Alarmglocken läuteten. Wir vermuteten eine Verschwörung, um die Mängel vor uns zu verbergen.

Drei Stunden später legte die AMSA das Schiff wegen Verstöße gegen das MLC in die Kette.

Die Charterer gaben sich überrascht, und plötzlich entdeckte der Kapitän die gewünschten Unterlagen. Diese bewiesen, dass die monatlichen Heuern nicht gemäß den Vorschriften des ITF-Vertrags bezahlt wurden. Laut Unternehmen handelte es sich dabei um ein Missverständnis, und man vereinbarte Bargeldzahlungen an Bord an diejenigen Mannschaftsdienstgrade, denen man Heuern schuldete.

Das Schiff liegt auf Reede und wird erneut inspiert um festzustellen, ob alle Mängel behoben wurden. Unterdessen behauptet der Schiffseigentümer, dass es sich hierbei um einen Einzelfall handelt und führt eine umfassende Untersuchung des Schiffsmanagements durch.

Der Matrose wurde in die Heimat zurückbefördert, und ein Entschädigungsanspruch wurde mit vier Monaten vollem Heuerausgleich geregelt. ■

ITF-Inspektor*innen arbeiten für dich

In Schwierigkeiten geratene Seeleute können sich sieben Tage die Woche, 24 Stunden am Tag überall auf der Welt an ITF-Inspektor*innen wenden. Auf dieser Seite des Seeleute-Bulletins begegnen wir Steve Trowsdale, dem ersten ITF-Koordinator des Inspektor*innen-Teams, sowie einigen Mitgliedern des 140-köpfigen, in 57 Ländern tätigen Inspektorats



Die Inspektor*innen führen

Wie bist du zur ITF gekommen?

1999 arbeitete ich für eine IT-Firma und wurde zum Vollzeitberater für die ITF. 2004 bot man mir die Gelegenheit, mich der ITF anzuschließen und die Verantwortung für Entwicklung und Schulung des Inspektor*innen-Teams zu übernehmen. Eine spätere Überprüfung der Inspektionsrolle und der Förderinstrumente empfahl die Schaffung einer Position (Koordinator des Inspektor*innen-Teams) zur Überwachung und Steuerung des Inspektorats, in die ich 2015 berufen wurde.

Wofür bist du verantwortlich?

Ich bin für die operative Leistung aller ITF-Koordinator*innen, -Inspektor*innen und -Kontakte verantwortlich. Ich koordiniere deren Einstellung, Schulung, fortlaufende Entwicklung und Beurteilung um sicherzustellen, dass alle ihre Arbeit effizient erledigen

Ich führe ein neunköpfiges Team am Hauptsitz der ITF: ein maritimer Assistent, ein Koordinator für HIV/Aids & Wohlbefinden und die sieben Personen, die das Team für die Unterstützung des

Inspektor*innen-Teams und von Seeleuten ausmachen, welches individuelle Fälle von Seeleuten behandelt und das Inspektorat unterstützt. Zur Unterstützung der ITF-Gewerkschaften bei der Mitgliederwerbung organisieren wir gewerkschaftliche Informationsseminare, um Seeleuten die Vorteile gewerkschaftlicher Mitgliedschaft und ihre Rechte an Bord bewusst zu machen. Bisher haben wir sechs Seminare dieser Art durchgeführt und planen weitere drei für 2019.

Auch wirke ich beim Aufbau externer Beziehungen mit – mit maritimen Fachschulen, um HIV/Aids im Ausbildungslehrplan unterzubringen, und mit Regierungen sowie maritimen Behörden in der Region Arabische Welt und im Iran, damit wir Seeleuten besser helfen können.

Wie werden neue Inspektor*innen angeworben und geschult?

Wird eine neue oder Ersatzstelle für einen/eine Inspektor*in frei, benachrichtigen wir alle maritimen Mitgliedsgewerkschaften in dem betroffenen Land, da jede/r Kandidat*in von einer angeschlossenen Gewerkschaft befürwortet werden muss. Mit jedem/jeder Kandidat*in führe ich

gemeinsam mit einem/einer erfahrenen Koordinator*in/Inspektor*in und manchmal einem/einer Gewerkschaftsvertreter*in ein Interview durch. Was ich vordringlich suche ist ein Verständnis für die Rolle, Wissen über Gewerkschaften und die ITF sowie – ganz entscheidend – Leidenschaft für die Aufgabe.

Als Teil ihres Einführungsprogramms bringen wir die erfolgreichen Kandidat*innen einen Monat nach London zur Schulung; danach sammeln sie eine Zeitlang praktische Erfahrungen zusammen mit einem/einer Inspektor*in in einem europäischen Hafen.

Abgesehen von der Bearbeitung von Hilferufen – was machen Inspektor*innen sonst noch?

Die Inspektor*innen beantworten immer vorrangig Hilferufe. Sie verbringen jedoch ca. 60 Prozent ihrer Arbeitszeit mit der Durchführung von Routineinspektionen auf Schiffen im Hafen – und die restliche Zeit auf Schiffen, die schon zu-vor Probleme hatten, für die kein ITF-Tarifvertrag abgeschlossen wurde und solche, die bisher nicht inspiziert wurden.

Was stellt deiner Meinung nach die größte Herausforderung für Inspektor*innen dar?

Es gibt eine Reihe von Herausforderungen für das Inspektor*innen-Team, aber das Im-Stichproblem dar. Es verschwindet nicht und sorgt für eine wachsende Zahl von Hilferufen. Unsere zunehmende Präsenz in den sozialen Medien hat zu einem viel stärkeren Bewusstsein unter Seeleuten geführt, dass die ITF da ist, um sie zu unterstützen – und daher erhalten wir mehr Hilfersuchen.

Was gefällt dir am meisten an deiner Arbeit?

Das befriedigende Gefühl, unsere Inspektor*innen und das Team für die Unterstützung von Seeleuten bei der wirksamen Ausführung ihrer Aufgaben zu erleben, und die Dankes- und Unterstützungsschreiben der Seeleute, denen sie erfolgreich helfen konnten. ■

Vorstellung der ITF-Nachwuchskräfte



Yoshihiro Toyomitsu
(Tokio, Japan)

hat 15 Jahre lang für die Alljapanische Seeleutegewerkschaft gearbeitet. Während dieser Zeit war er an internationalen Gewerkschaftsaktivitäten beteiligt und arbeitete in der Verwaltungsstelle. Als Inspektor will er sein Bestes geben, um die Rechte von Seeleuten zu schützen und menschenwürdige Arbeitsbedingungen durchzusetzen, damit die Seefahrt als Berufsziel attraktiver wird.



José Ramirez
(Manzanillo, Mexiko)

blickt auf eine seefahrende Vergangenheit zurück. Zwischen 2002 und 2016 arbeitete er als Offiziersanwärter rund um die Welt mit multinationalen Besatzungen auf Küsten- und Seeschiffen zusammen. Inzwischen arbeitet er für die Gewerkschaft OCPNRM. Er beschloss, Inspektor zu werden, damit er zu besseren Arbeitsbedingungen für Besatzungen an Bord von Schiffen beitragen kann, die Mexiko anlaufen. Er möchte auch Beziehungen zu echten örtlichen und nationalen Gewerkschaften aufbauen und verbessern.



Koen Keehnen
(Rotterdam, Niederlande)

wurde nach 36 Jahren als Hafenaarbeiter in Rotterdam im Juli 2018 stellvertretender Inspektor. Von Anfang Gewerkschaftsmitglied, wurde er 2012 zum Sekretär des Hafenbeschäftigtenrates in der Hafengewerkschaft FNV Havens gewählt. Koen ergriff sofort die Gelegenheit, Teil des ITF-Inspektor*innen-Teams zu werden. Es bot sich für ihn das Beste aus zwei Welten: Koen liebt es, Seeleuten direkte Hilfe zukommen zu lassen und ihre Dankbarkeit zu erleben, während er Teil einer Transport- und Verkehrsgewerkschaft bleibt, die sich weltweit dem Kampf für die Rechte der Arbeiterklasse verschrieben hat.



Livia Martini

(Genua, Italien – Assistentin des ITF-Koordinators in Italien)

ist 29 Jahre alt. Ihre Berufslaufbahn begann im Alter von 19 als Offiziersanwärterin. Zehn Jahre lang arbeitete sie auf Kreuzfahrtschiffen, bevor sie den Posten einer Zweiten Offizierin mit dem Patent einer Ersten Offizierin erreicht hatte. Im März 2018 wurde sie Mitglied der Gewerkschaft FIT-CISL und zur ITF-Inspektorin ernannt. Sie findet die Aufgabe sehr interessant, da sie als ehemalige Seefahrerin anderen soviel wie möglich bei der Durchsetzung ihrer Rechte helfen will. Sie beschreibt die Seeschifffahrt als 'mein Lebensberuf'.

Fokus auf das kanadische Team

Alle Seeleute, die nach Kanada gefahren sind wissen, dass es sich um ein großes Land mit extrem langen Küsten und manchmal entlegenen Häfen handelt. Vielleicht hast du die extremen Wetterbedingungen im Winter erlebt, die Gefahren für Seeleute bergen. Glücklicherweise sind ITF-Inspektor*innen in Kanada strategisch über das Land verteilt und koordinieren ihre Arbeit, um den Seeleuten dieser Welt Unterstützung und Dienstleistungen zukommen zu lassen.

Bei der Durchsetzung des Seearbeitsübereinkommens MLC arbeitet das kanadische Team eng mit den Hafenstaatenkontrollbeamten zusammen. In der Tat war Kanada das erste Land, das ein Schiff aufgrund des MLC festgehalten hat – nur zwei Tage, nachdem das Übereinkommen 2013 in Kraft trat. Schiffseigentümer wissen, dass das Team es ernst meint, wenn Beschwerden von Seeleuten vorgebracht werden.

Lerne das Team kennen:



Peter Lahay

arbeitet in Vancouver, von wo aus er die Westküste Kanadas abdeckt und das kanadische Team koordiniert. Vor 25 Jahren trat er in den Dienst der ITF. Seitdem hat er unzähligen Seeleuten und ihren Angehörigen in Fällen von Zurücklassung, entsetzlichen Bedingungen, gestohlener Heuern, Körperverletzung, Tod und allgemeinen Menschenrechtsfragen geholfen. Peter hat Kampagnen für die Rechte von Seeleuten durchgeführt und schult darüber hinaus neue ITF-Inspektor*innen.



Vince Giannopolous

deckt den St. Lorenz-Strom und die Großen Seen ab. Sein Dienstsitz ist in Montreal, aber er ist viel unterwegs, um Seeleute in einem der weltweit größten Einsatzgebiete für Inspektor*innen zu verteidigen. Seitdem er vor fünf Jahren im Alter von 23 zur ITF stieß, hat Vince unglaubliche Geschicklichkeit für Problemlösungen entwickelt, enge Beziehungen zu Beamten der Hafenstaatenkontrolle aufgebaut und den Kampf für Kabotage in Kanada angeführt. Darüber hinaus befasst er sich mit Fragen des Laschens und deren Auswirkungen auf die Sicherheit von Seeleuten.



Karl Risser

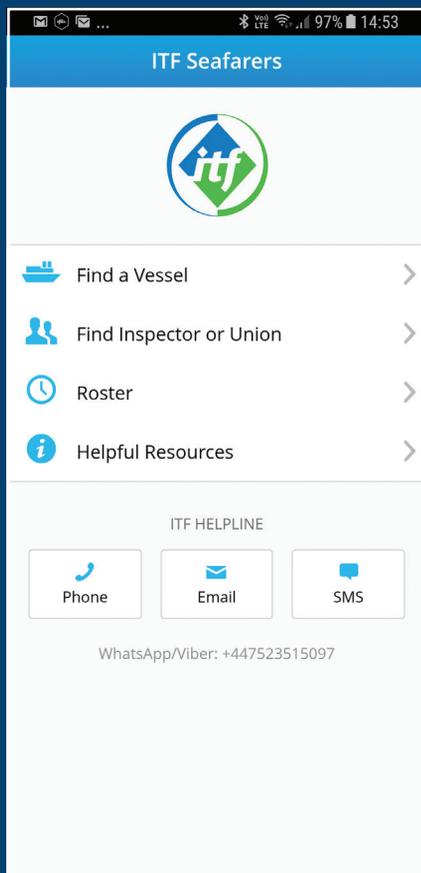
ist für die atlantische Küste einschließlich Neufundland zuständig. Karl ist seit vier Jahren bei der ITF, nachdem er die größte Werftarbeitergewerkschaft Kanadas geleitet hatte. Karl ist ein geborener Anführer und Kämpfer für Arbeitnehmerrechte. Kürzlich führte er eine 18-monatige, weltweite Kampagne gegen ein großes Containerschiffahrtsunternehmen durch, das sich geweigert hatte, ITF-Tarifverträge abzuschließen. Letztendlich änderte das Unternehmen seine Haltung: Als Ergebnis genießen jetzt 500 Seeleute Heuererhöhungen von bis zu 55 Prozent sowie neue Schutzbestimmungen für sie und ihre Angehörigen.



Nathan Smith

ist das neueste Teammitglied und arbeitet ebenfalls an der Westküste Kanadas zur Unterstützung und Ergänzung Peters als offizieller ITF-Kontaktmann. Während seines ersten Jahres hat sich Nathan als hartnäckig erwiesen – er ist dafür bekannt, mehr als einen Tag lang auf einem Schiff zu bleiben ohne zu gehen, um das gewünschte Ergebnis zu erzielen. Er hat zahlreiche Schiffe von der Hafenstaatenkontrolle festhalten lassen und ist im Wahrsten Sinne des Wortes ein Kämpfer.

DER ITF-LEITFADEN: SO BEKOMMT MAN HILFE



[www.facebook.com/
itfseafarerssupport](https://www.facebook.com/itfseafarerssupport)

@ITFwellbeing

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

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

Die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften findest du unter www.itfseafarers.org – klicke auf "Find an Inspector or Union".

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

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

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



Verfügbar auf



Kontaktaufnahme zur ITF

SMS: (+4479) 8435 6573

WhatsApp/Viber: (+4475) 2351 5097

E-Mail: seafsupport@itf.org.uk

Vor der Kontaktaufnahme zur ITF

Halte mit folgender Checkliste die relevanten Daten bereit:

Zu deiner Person

- Name
- Rang
- Staatsangehörigkeit
- Kontaktdaten

Zu deinem Schiff

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

Zu deinem Problem

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

Seeleutezentren

Seeleutezentren bieten Hilfe, Gesprächspartner, Einrichtungen für die Kontaktaufnahme zur Heimat und einen Ort, an dem man sich abseits vom Schiff entspannen kann.

Um das nächstgelegene Seeleutezentrum ausfindig zu machen, kannst du die KOSTENLOSE "Shoreleave" App herunterladen unter:

www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

Verfügbar auf   

Anheuern Bemannungsagenturen

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

Vor Vertragsabschluss

Ratschläge der ITF zum Heuervertrag

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



- Ohne schriftlichen Vertrag keine Arbeit auf einem Schiff aufnehmen.
 - Niemals einen Blanko-Vertrag oder einen Vertrag unterschreiben, der dich an nicht näher erläuterte oder dir nicht vertraute Bedingungen bindet.
 - Überprüfe, ob sich der von dir abzuschließende Vertrag auf einen Kollektivvertrag (CBA) bezieht. Falls dies der Fall sein sollte, vergewissere dich, dass dir die Bedingungen dieses CBA bekannt sind, und bewahre eine Kopie davon zusammen mit deinem Vertrag auf.
 - Überzeuge dich, dass die Vertragsdauer eindeutig festgelegt ist.
 - Niemals einen Vertrag unterschreiben, der es in alleinigem Ermessen des Reeders stellt, Änderungen bezüglich der Vertragsdauer vorzunehmen. Jegliche Änderung der vereinbarten Vertragsdauer sollte in gegenseitigem Einvernehmen erfolgen.
 - Immer sicherstellen, dass der Vertrag klare Angaben über die zu zahlende Grundheuer enthält und dass die regelmäßige Arbeitszeit klar definiert ist (z. B. 40, 44 oder 48 Stunden pro Woche). Gemäß der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) sollte die regelmäßige Arbeitszeit bei maximal 48 Stunden pro Woche (208 pro Monat) liegen.
 - Stelle sicher, dass im Vertrag klar definiert ist, wie Überstunden bezahlt werden und zu welchem Tarif. Dies kann ein einheitlicher Stundentarif sein, der für alle Stunden bezahlt wird, welche über die regelmäßige Arbeitszeit hinaus geleistet werden. Oder es wird ein fester monatlicher Betrag für eine garantierte Anzahl von Überstunden gezahlt; in diesem Fall sollte der Tarif für alle Stunden, die über die garantierten Überstunden hinaus geleistet werden, klar definiert sein. Gemäß IAO sollten alle Überstunden zu einem mindestens 1,25-fachen des normalen Stundenlohns entgolten werden.
 - Überzeuge dich, dass im Vertrag klar festgelegt ist, wie viele bezahlte monatliche Urlaubstage du erhalten wirst. Gemäß IAO sollte der jährliche bezahlte Urlaub nicht weniger als 30 Tage (2,5 Tage pro Kalendermonat) betragen.
 - Stelle sicher, dass die Bezahlung der regelmäßigen Arbeitsstunden, der Überstunden und der Urlaubstage eindeutig und separat im Vertrag aufgeführt ist.
 - Überprüfe, ob im Vertrag festgehalten ist, dass deine Heimreisekosten übernommen werden. Unterschreibe niemals einen Vertrag, der eine Klausel enthält, nach der du zur Zahlung eines Anteils deiner Anreise- oder Heimreisekosten herangezogen werden kannst.
 - Unterschreibe keinen Vertrag, der es dem Reeder gestattet, während der Laufzeit des Vertrages einen Teil deiner Heuer zurückzuhalten oder einzubehalten. Du solltest ein Recht auf Auszahlung deiner gesamten Heuer am Ende jedes Kalendermonats haben.
 - Sei dir dessen bewusst, dass ein individueller Arbeitsvertrag nicht immer Details über Zusatzleistungen enthält. Daher solltest du versuchen, eine Bestätigung (vorzugsweise in Form einer schriftlichen Vereinbarung oder eines vertraglichen Anspruchs) über die finanziellen Zuwendungen in folgenden Fällen zu erhalten:
 - Krankheit oder Verletzung während der Laufzeit des Vertrags
 - Tod (zu zahlender Betrag an Familienangehörige)
 - Schiffsuntergang
 - Verlust von persönlichem Besitz aufgrund von Schiffsuntergang
 - Vorzeitige Beendigung des Vertrags.
 - Unterschreibe keinen Vertrag, der eine Klausel enthält, wonach dein Recht auf Mitgliedschaft in, Kontakt zu, Beratung mit oder Vertretung durch eine(r) Gewerkschaft deiner Wahl eingeschränkt wird.
 - Sorge dafür, dass dir eine Kopie des von dir unterschriebenen Vertrags ausgehändigt wird und dass du diesen sicher aufbewahrst.
 - Überprüfe die Kündigungsbedingungen deines Vertrages, einschließlich der vom Schiffseigentümer einzuhaltenden Kündigungsfristen.
 - Bedenke folgendes: Unabhängig von den Bedingungen wird jeder Vertrag/jede Vereinbarung, den/die du freiwillig abgeschlossen hast, bei den meisten zuständigen Gerichten als rechtsverbindlich betrachtet.
- Um festzustellen, ob für dein Schiff ein von der ITF genehmigter Kollektivvertrag abgeschlossen wurde, rufe www.itf.seafarers.org auf und klicke den Tab "Look Up a Ship" an.
- Nutze die neue ITF-Seeleute-App für Mobiltelefone und Tablets, um ein Schiff nachzuschlagen:
www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

Verzeichnis der ITF-Inspektor*innen

3

| NAME | FUNKTION | STAAT | HAFEN | BÜRONUMMER | MOBILTELEFON | E-MAIL |
|-----------------------------|-----------------------|----------------------------------|-----------------|---------------------------------|-----------------------|----------------------------------|
| Roberto Jorge Alarcón | Koordinator | Argentinien | Rosario | +54 341 425 6695 | +54 9 11 4414 5687 | alarcon_roberto@itf.org.uk |
| Rodolfo Vidal | Inspektor | Argentinien | Buenos Aires | +54 11 4331 4043 | +54 9 11 4414 5911 | vidal_rodolfo@itf.org.uk |
| Dean Summers | Koordinator | Australien | Sydney | +61 2 9267 9134 | +61 419 934 648 | summers_dean@itf.org.uk |
| Matt Purcell | Stellv. Koordinator | Australien | Melbourne | +61 (0) 3 9329 5477 | +61 418 387 966 | purcell_matt@itf.org.uk |
| Keith McCorriston | Inspektor | Australien | Fremantle | +61 8 9335 0500 | +61 422 014 861 | mccorriston_keith@itf.org.uk |
| Sarah Maguire | Inspektorin | Australien | Gladstone | | +61 434525416 | maguire_sarah@itf.org.uk |
| Ben West | Kontakt | Australien | Newcastle | | +61 419 934 648 | summers_dean@itf.org.uk |
| Christian Roos | Inspektor | Belgien | Zeebrugge | +32 2 549 11 03 | +32 486 123 890 | roos_christian@itf.org.uk |
| Marc Van-Noten | Inspektor | Belgien | Antwerpen | +32 3 224 3419 | +32 475 775700 | van-noten_marc@itf.org.uk |
| Rino Huijsmans | Inspektor | Belgien | Antwerpen | +32(0)3 224 3414 | +32 473 97 31 95 | huijsmans_rino@itf.org.uk |
| Souradjou Alassane Foussemi | Kontakt | Benin | Cotonou | +229 95192638 | +229 97080213 | sfoussemi2002@yahoo.fr |
| Ali Zini | Inspektor | Brasilien | Paranagua | +55 (0) 41 34220703 | +55 (0) 41 99998 0008 | zini_all@itf.org.uk |
| Renialdo de Freitas | Inspektor | Brasilien | Santos | +55 13 3232 2373 | +55 13 99761 0611 | defreitas_renialdo@itf.org.uk |
| Vladimir Miladinov | Inspektor | Bulgarien | Varna | +359 2 931 5124 | +359 887 888 921 | miladinov_vladimir@itf.org.uk |
| Peter Lahay | Koordinator | Kanada | Vancouver | +1 604 251 7174 | +1 604 418 0345 | lahay_peter@itf.org.uk |
| Karl Risser | Inspektor | Kanada | Halifax | +1 902 455 9327 | +1 902 237 4403 | risser_karl@itf.org.uk |
| Vincent Giannopoulos | Inspektor | Kanada | Montreal | +1 514 931 7859 | +1 514 970 4201 | giannopoulos_vincent@itf.org.uk |
| Nathan Smith | Inspektor | Kanada | Vancouver | | | Smith_Nathan@itf.org.uk |
| Juan Villalon Jones | Inspektor | Chile | Valparaiso | +56 32 2217727 | +56 99 2509565 | villalon_juan@itf.org.uk |
| Miguel Sanchez | Inspektor | Kolumbien | Barranquilla | +57 5 3795493 | +57 310 657 3399 | sanchez_miguel@itf.org.uk |
| Romano Peric | Koordinator | Kroatien | Dubrovnik/Ploce | +385 20 418 992 | +385 99 266 2885 | peric_romano@itf.org.uk |
| Mario Sarac | Inspektor | Kroatien | Rijeka | +385 51 330 953 | +385 98 1775 729 | sarac_mario@itf.org.uk |
| Milko Kronja | Inspektor | Kroatien | Sibenik | +385 22 200 320 | +385 98 336 590 | kronja_milko@itf.org.uk |
| Morten Bach | Inspektor | Dänemark | Kopenhagen | +45 88920355 | +45 21649562 | bach_morten@itf.org.uk |
| Peter Hansen | Inspektor | Dänemark | Kopenhagen | +45(0)36 36 55 85 | +45 30582456 | hansen_peter@itf.org.uk |
| Talaat Elseify | Inspektor | Ägypten | Port Said | +20 66 3324 100 | +20 100 1638402 | elseify_talaat@itf.org.uk |
| Jaanus Kuiv | Inspektor | Estland | Tallinn | +372 6116 392 | +372 52 37 907 | kuiv_jaanus@itf.org.uk |
| Kenneth Bengts | Koordinator | Finnland | Helsinki | +358 9 615 20 258 | +358 40 455 1229 | bengts_kenneth@itf.org.uk |
| Jan Örn | Stellv. Koordinator | Finnland | Turku | +358 9 613 110 | +358 40 523 33 86 | orn_jan@itf.org.uk |
| Heikki Karla | Inspektor | Finnland | Helsinki | +358 9 61520255 | +358 50 4356 094 | karla_heikki@itf.org.uk |
| Ilpo Minkkinen | Inspektor | Finnland | Helsinki | +358 9 615 20 253 | +358 40 7286932 | minkkinen_ilpo@itf.org.uk |
| Pascal Pouille | Koordinator | Frankreich | Dunkerque | +33 3 28 21 32 89 | +33 3 80 23 95 86 | pouille_pascal@itf.org.uk |
| Corine Archambaud | Inspektor | Frankreich | Le Havre | +33 235266373 | +33 685522767 | archambaud_corine@itf.org.uk |
| Geoffroy Lamade | Inspektor | Frankreich | St. Nazaire | +33 2 40 22 54 62 | +33 660 30 12 70 | lamade_geoffroy@itf.org.uk |
| Laure Tallonneau | Inspektorin | Frankreich | Brest | +33 2 98 85 21 65 | +33 6 85 65 52 98 | tallonneau_laure@itf.org.uk |
| Yves Reynaud | Inspektor | Frankreich | Marseille | +33 4 915 499 37 | +33 6 07 68 16 34 | reynaud_yves@itf.org.uk |
| Merab Chijavadze | Inspektor | Georgien | Batumi | +995 422 270177 | +995 5 93 261303 | chijavadze_merab@itf.org.uk |
| Hamani Amadou | Inspektor | Deutschland | Rostock | +49 381 670 0046 | +49 170 7603862 | amadou_hamani@itf.org.uk |
| Susan Linderkamp | Stellv. Koordinatorin | Deutschland | Bremen | +49 421 330 33 33 | +49 1511 2 666 006 | linderkamp_susan@itf.org.uk |
| Karin Friedrich | Inspektorin | Deutschland | Hamburg | +49 40 2800 6812 | +49 170 85 08 695 | friedrich_karin@itf.org.uk |
| Sven Hemme | Inspektor | Deutschland | Bremerhaven | +49 471 92189209 | +49 151 27037384 | hemme_sven@itf.org.uk |
| Ulf Christiansen | Inspektor | Deutschland | Hamburg | +49 40 2800 6811 | +49 171 64 12 694 | christiansen_ulf@itf.org.uk |
| Tommy Molloy | Inspektor | Großbritannien - Nordwestengland | | +44 151 639 8454 | +44 776 418 2768 | molloy_tommy@itf.org.uk |
| Liam Wilson | Inspektor | Großbritannien - Schottland | | +44 1224 210 118 | +44 7539 171 323 | wilson_liam@itf.org.uk |
| Paul Keenan | Inspektor | Großbritannien - Nordostengland | | +44 20 8989 6677 | +44 7710 073880 | keenan_paul@itf.org.uk |
| Stamatis Kourakos | Koordinator | Griechenland | Piräus | +30 210 411 6610/6604 | +30 6 9 77 99 3709 | kourakos_stamatis@itf.org.uk |
| Costas Halas | Inspektor | Griechenland | Piräus | +30 210 411 6610/6604 | +30 6944 297 565 | halas_costas@itf.org.uk |
| Januario Jose Biague | Kontakt | Guinea-Bissau | Bissau | +245 955905895 | +245 966605246 | bia_januar@yahoo.com.br |
| Jason Lam Wai Hong | Inspektor | Hongkong, China - Hongkong | | +852 2541 8133 | +852 9735 3579 | lam_jason@itf.org.uk |
| Jónas Gardarsson | Inspektor | Island | Reykjavik | +354 551 1915 | +354 892 79 22 | jonas@sjomenn.is |
| B. V. Ratnam | Inspektor | Indien | Visakhapatnam | +91 8912 502 695 / 8912 552 592 | +91 9 8481 980 25 | ratnam_bv@itf.org.uk |
| Chinmoy Roy | Inspektor | Indien | Kalkutta | +91 33 2459 1312 | +91 98300 43094 | roy_chinmoy@itf.org.uk |
| K. Sreekumar | Inspektor | Indien | Chennai | +91 44 2522 3539 | +91 9381001311 | kumar_sree@itf.org.uk |
| Louis Gomes | Inspektor | Indien | Mumbai | +91 22 2261 8368 | +91 8080556373 | gomes_louis@itf.org.uk |
| Mukesh Vasu | Inspektor | Indien | Kandla | +91 2836 226 581 | +91 94272 67843 | vasu_mukesh@itf.org.uk |
| Narayan Adhikary | Inspektor | Indien | Haldia | +91 3224 252203 | +91 9434517316 | Adhikary_Narayan@itf.org.uk |
| Thomas Sebastian | Inspektor | Indien | Kochi | +91 484 2666409 | +91 98950 48607 | sebastian_thomas@itf.org.uk |
| Ken Fleming | Koordinator | Irland | Dublin | +353 1 85 86 317 | +353 87 64 78636 | fleming_ken@itf.org.uk |
| Michael Whelan | Inspektor | Irland | Dublin | | +353 872501729 | whelan_michael@itf.org.uk |
| Michael Shwartzman | Inspektor | Israel | Haifa | +972 4 8512231 | +972 54 4699282 | shwartzman_michael@itf.org.uk |
| Francesco Di Fiore | Koordinator | Italien | Genua | +39 10 25 18 675 | +39 33 1670 8367 | diffiore_francesco@itf.org.uk |
| Bruno Nazzari | Inspektor | Italien | Livorno | +39 (0) 586 072379 | +39 335 612 9643 | nazzari_bruno@itf.org.uk |
| Francesco Saitta | Inspektor | Italien | Sizilien | +39 91 321 745 | +39 338 698 4978 | saitta_francesco@itf.org.uk |
| Gianbattista Leoncini | Inspektor | Italien | Tarent | +39 99 4707 555 | +39 335 482 703 | leoncini_gianbattista@itf.org.uk |
| Paolo Serrettiello | Inspektor | Italien | Neapel | +39 81 265021 | +39 335 482 706 | serrettiello_paolo@itf.org.uk |
| Paolo Siligato | Inspektor | Italien | Triest | | +39 3484454343 | siligato_paolo@itf.org.uk |
| Joachim Mel Djedje-Li | Inspektor | Elfenbeinküste | Abidjan | +225 21 35 72 17 | +225 07 88 00 83 | Djedje_Joachim@itf.org.uk |
| Calixte Kodjara | Kontakt | Elfenbeinküste | San Pedro | +225 08 17 60 65 | | kodjara_calixte@itf.org.uk |
| Kape Hie | Kontakt | Elfenbeinküste | San Pedro | | +225 47 05 36 32 | hie_kape@itf.org.uk |
| Fusao Ohori | Koordinator | Japan | Tokio | +81 (0)3 5410 8320 | +81 (0)90 6949 5469 | ohori_fusao@itf.org.uk |
| Junya Ishino | Inspektor | Japan | Nagoya | +81 52 655 5880 | +81 90 5553 8193 | ishino_junya@itf.org.uk |
| Shigeru Fujiki | Inspektor | Japan | Chiba | +81 3 3735 0392 | +81 90 9826 9411 | fujiki_shigeru@itf.org.uk |
| Yoshihiro Toyomitsu | Inspektor | Japan | Tokio | +81(0)3 5410 8320 | | toyomitsu_yoshihiro@itf.org.uk |
| Betty Makena Mutugi | Inspektorin | Kenia | Mombasa | +254 41 2230027 | +254 721 425828 | mutugi_betty@itf.org.uk |
| H. K. Kim | Koordinatorin | Südkorea | Busan | +82 51 469 0294 | +82 10 5441 1232 | kim_hk@itf.org.uk |
| Bae Jung Ho | Inspektor | Südkorea | Busan | +82 51 463 4828 | +82 10 3832 4628 | bae_jh@itf.org.uk |
| Moon Hyeokjin | Inspektor | Südkorea | Incheon | +82 32 881 9880 | +82 10 4444 8436 | hyeokjin_moon@itf.org.uk |
| Norbert Petrovskis | Inspektor | Lettland | Riga | +371 67709242 | +371 29215136 | petrovskis_norbert@itf.org.uk |
| Andrey Chernov | Inspektor | Litauen | Klaipeda | +37046410448 | +370 699 28198 | chernov_andrey@itf.org.uk |
| Paul Falzon | Kontakt | Malta | Valletta | +356 79969670 | +356 79969670 | falzon_paul@itf.org.uk |
| Enrique Lozano Diaz | Inspektor | Mexiko | Veracruz | +52 229 932 3023 | +52 1 229 161 0700 | lozano_enrique@itf.org.uk |
| José Antonio Ramirez-Pelayo | Inspektor | Mexiko | Manzanillo | +52 (314) 688-2936 | +52 (1) 314 172 8089 | ramirez_jose@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

Tel.: (+5521) 2223 0410

E-Mail: itf_americas@itf.org.uk

Vollständige Kontaktdaten der ITF-Inspektor*innen unter: www.itfseafarers.org/find_inspector.cfm

| NAME | FUNKTION | STAAT | HAFEN | BÜRONUMMER | MOBILTELEFON | E-MAIL |
|-----------------------------|---------------------|---------------|---------------------|---------------------------|-------------------|--------------------------------|
| Tomislav Markolović | Kontakt | Montenegro | Bar | +382 30 315 105 | +382 69 032 257 | markolovic_tomislav@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 883680368 | +31 624336109 | keehnen_koen@itf.org.uk |
| Grahame McLaren | Inspektor | Neuseeland | Wellington | +64 4 801 7613 | +64 21 292 1782 | mclaren_grahame@itf.org.uk |
| Angelica Gjestrum | Koordinatorin | Norwegen | Oslo | +47 22 82 58 24 | +47 9 77 29 357 | gjestrum_angelica@itf.org.uk |
| Tore Steine | Inspektor | Norwegen | Bergen | +47 55 23 00 59 | +47 907 68 115 | steine_tore@itf.org.uk |
| Truls M. Vik Steder | Inspektor | Norwegen | Porsgrunn | +47 35 54 82 40 | +47 90 98 04 87 | steder_truls@itf.org.uk |
| Yngve Lorentsen | Inspektor | Norwegen | Tromsø | +47 (0) 77 69 93 46 | +47 (0) 41401222 | lorentsen_yngve@itf.org.uk |
| Luis Carlos Fruto | Inspektor | Panama | Cristobal/Balboa | +507 315 1904 | +507 6617 8525 | fruto_luis@itf.org.uk |
| Joselito Pedaria | Inspektor | Philippinen | Cebu City | +63 32 256 16 72 | +63 920 9700 168 | pedaria_joselito@itf.org.uk |
| Rodrigo Aguinaldo | Inspektor | Philippinen | Manila | +63 2 536 8287 | +63 917 8111 763 | aguinaldo_rodrigo@itf.org.uk |
| Adam Mazurkiewicz | Koordinator | Polen | Szczecin | +48 91 4239707 | +48 501 539329 | mazurkiewicz_adam@itf.org.uk |
| Grzegorz Daleki | Inspektor | Polen | Gdynia/Gdansk | +48 58 6616096 | +48 514 430 374 | daleki_grzegorz@itf.org.uk |
| João de Deus Gomes Pires | Inspektor | Portugal | Lissabon | +351 21 391 8181 | +351 91 936 4885 | pires_joao@itf.org.uk |
| Felipe Garcia Cortijo | Inspektor | Puerto Rico | San Juan | +1 787 999 8130 | +1 787 410 1344 | garcia_felipe@itf.org.uk |
| Adrian Mihalciou | Inspektor | Rumänien | Constanta | +40 241 618 587 | +40 722 248 828 | mihalciou_adrian@itf.org.uk |
| Sergey Fishov | Koordinator | Russland | St. Petersburg | +7 812 718 6380 | +7 911 096 9383 | fishov_sergey@itf.org.uk |
| Kirill Pavlov | Inspektor | Russland | St. Petersburg | +7 812 718 6380 | +7 911 929 04 26 | pavlov_kirill@itf.org.uk |
| Olga Ananina | Inspektorin | Russland | Noworossijsk | +7 8617 612556 | +7 9887 621232 | ananina_olga@itf.org.uk |
| Petr Osichansky | Inspektor | Russland | Wladiwostock | +7 4232 512 485 | +7 914 790 6485 | osichansky_petr@itf.org.uk |
| Vadim Mamontov | Inspektor | Russland | Kaliningrad | +7 4012 656 840/475 | +7 9062 38 68 58 | mamontov_vadim@itf.org.uk |
| Mouhamed Diagne | Kontakt | Senegal | Dakar | +221 775364071 | +221 775364071 | syndmarine@gmail.com |
| Seydina Ousmane Keita | Kontakt | Senegal | Dakar | | +221 77 692 64 08 | souskeita@gmail.com |
| Daniel Tan Keng Hui | Kontakt | Singapur | Singapur | +65 6379 5660 | +65 9616 5983 | daniel_tan@seacare.com.sg |
| Gwee Guo Duan | Kontakt | Singapur | Singapur | +65 6390 1611 | +65 9823 4979 | duan_gwee@itf.org.uk |
| Luz Baz | Koordinatorin | Spanien | Vigo | +34 986 221 177 | +34 660 682 164 | baz_luz@itf.org.uk |
| Mohamed Arrachedi | Inspektor | Spanien | Bilbao | +34 944 93 5659 | +34 629 419 007 | arrachedi_mohamed@itf.org.uk |
| Gonzalo Galan | Inspektor | Spanien | Las Palmas | | +34 638809166 | galan_gonzalo@itf.org.uk |
| Juan Ramon Garcia | Inspektor | Spanien | Valencia | +34 96 367 06 45 | +34 628 565 184 | garcia_juan@itf.org.uk |
| Ranjan Perera | Inspektor | Sri Lanka | Colombo | +94 112 583040 | +94 773 147005 | perera_ranjan@itf.org.uk |
| Annica Barning | Koordinatorin | Schweden | Stockholm | | +46 70 57 49 714 | barning_annica@itf.org.uk |
| Fredrik Bradd | Stellv. Koordinator | Schweden | Umea | +46 10 4803103 | +46 761006445 | bradd_fredrik@itf.org.uk |
| Göran Larsson | Inspektor | Schweden | Göteborg | +46 10 480 3114 | +46 70 626 7788 | larsson_goran@itf.org.uk |
| Haakan Andre | Inspektor | Schweden | Norrköping | +46 8 791 41 02 | +46 70 574 2223 | andre_hakan@itf.org.uk |
| Mikael Lindmark | Inspektor | Schweden | Malmö | +46(0)8 791 4100 | | lindmark_mikael@itf.org.uk |
| Sanders Chang | Inspektor | Taiwan, China | Taichung | +886 22515 0302 | +886 921935040 | chang_sanders@itf.org.uk |
| Tse-Ting Tu | Inspektor | Taiwan, China | Kaoshiung | +886 7 5212380 | +886 988513979 | tu_tse-ting@itf.org.uk |
| Franck Kokou Séyram Akpossi | Kontakt | Togo | Lomé | +228 90 04 24 07 | +228 99 50 53 35 | paxhominibus@hotmail.com |
| Muzaffer Civelek | Inspektor | Türkei | Istanbul | +90 216 4945175 | +90 535 663 3124 | civelek_muzaffer@itf.org.uk |
| Nataliya Yefrimenko | Inspektorin | Ukraine | Odessa | +380 482 429 901 | +380 50 336 6792 | yefrimenko_nataliya@itf.org.uk |
| Dwayne Boudreaux | Koordinator | USA | New Orleans | +1 504 581 3196 | +1 504 442 1556 | boudreaux_dwayne@itf.org.uk |
| Enrico Esopa | Koordinator | USA | New York | +1 201 434 6000 (ext 240) | +1 201 417 2805 | esopa_enrico@itf.org.uk |
| Jeff Engels | Koordinator | USA | Westküste | +1 206 408 7713 | +1 206 331 2134 | engels_jeff@itf.org.uk |
| Barbara Shipley | Inspektorin | USA | Baltimore/Norfolk | +1 757 622 1892 | +1 202 412 8422 | shipley_barbara@itf.org.uk |
| Corey Connor | Inspektor | USA | Charleston | | +1 843 469 5611 | connor_corey@itf.org.uk |
| Martin D. Larson | Inspektor | USA | Portland | | +1 503 347 7775 | larson_martin@itf.org.uk |
| Shwe Tun Aung | Inspektor | USA | Houston | +1 713 659 5152 | +1 713 447 0438 | aung_shwe@itf.org.uk |
| Stefan Mueller-Dombois | Inspektor | USA | LA - Südkalifornien | +1 562 493 8714 | +1 562 673 9786 | mueller_stefan@itf.org.uk |
| Tony Sasso | Inspektor | USA | Florida | +1 321 784 0686 | +1 321 258 8217 | sasso_tony@itf.org.uk |
| Michael Baker | Kontakt | USA | Cleveland | +1 216 781 7816 | +1 440 667 5031 | baker_michael@itf.org.uk |

Um eure Rechte kämpfen

Was man vorher wissen muss

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

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

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

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

örtlichen ITF-Gewerkschaftsvertreter*innen dies erklären.

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

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

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

Schiffsunglücke

Es gibt 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 Landes. Hier informieren wir dich über deine Rechte in einem solchen Fall:

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

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

Betrugsmaschen!

Gerade eben aus heiterem Himmel ein Jobangebot erhalten, das zu gut ist, um wahr zu sein? Dann ist es Betrug, warnt Fabrizio Barcellona, stellvertretender Sekretär der ITF-Seeleutesektion

Ist dir ein ungebetenes Stellenangebot per E-Mail unterbreitet worden, dann solltest du nachdenken, bevor du etwas unternimmst. War es von einer bekannten Schifffahrts- oder Kreuzschifffahrtsgesellschaft? Sind die Heuern höher, als man je zu träumen wagte? Falls ja, handelt es sich um Betrug.

Anwerbebetrügereien, die auf Seeleute abzielen – und ganz besonders auf solche, die in der Kreuzschifffahrt arbeiten wollen – haben lawinenartig zugenommen. Die Betrüger richten ihre eigene Webseite ein, benutzen üblicherweise einen echten Unternehmensnamen mit Logo und verbreiten die Nachricht dann über direkte E-Mails, Werbung und kostenlose Anzeigen.

Hast du nun ein gefälschtes Jobangebot angenommen, wird man eine "einmalige" Gebühr von dir fordern – vielleicht für die Transportkosten zum Schiff, eine Visagegebühr oder Verwaltungskosten. Dabei handelt es sich automatisch um Betrug, da die Zahlung von Agenturgebühren durch Seeleute für die Vermittlung jeglicher Position an Bord gegen das Seearbeitsübereinkommen MLC verstößt.

Man sollte den Betrügern nichts zahlen. Es kommen ständig weitere Forderungen mit dem Versprechen, dies sei jetzt das letzte Mal – und mit der Warnung, dass alle bisher gezahlten Gelder verloren gehen, wenn nicht ein letzter Beitrag geleistet wird. Sie hören erst dann auf, wenn du pleite bist.

Auch, wenn du zuerst das Stellenangebot angenommen, dich aber dann geweigert hast, die erste Gebühr zu bezahlen, haben sie wahrscheinlich bereits deinen Namen, dein Geburtsdatum, deine Heimatadresse und einen Scan deines Passes angefordert. Damit können sie Identitätsdiebstahl begehen. Solltest du bereits deine Bankdaten angegeben haben, musst du sofort deine Bank benachrichtigen, sonst wird dein Konto geplündert.

Scammer-Betrügereien sind risikoarm und billig. In den Heimatländern der Betrüger findet keine strafrechtliche Verfolgung statt (ihre Geschäftsstelle ist nicht wirklich in Staaten wie Großbritannien, den USA oder Australien).

Was kann man machen?

Ignorieren. Keine persönlichen Daten angeben.

Falls du Zahlungen geleistet hast: sofort damit aufhören.

Alle Jobangebote überprüfen. Löschen, falls es ungebeten per E-Mail kam, und deine Freunde warnen. Vorsicht walten lassen sollte man auch bei Stellenangeboten auf Schein-Webseiten von Reedereien oder Bemannungsagenturen sowie fingierten Stellen auf echten Webseiten, besonders solche, die Stellenangebote posten und Werbung beinhalten.

Solltest du auf Arbeitssuche sein, kannst du die Webseiten echter Kreuzschifffahrtsreedereien und großer Schifffahrtsunternehmen besuchen. Achte auf Warnsignale auf der Seite, und nimm im Zweifelsfall Verbindung zur echten Hauptgeschäftsstelle auf.

Solltest du Zweifel hegen bezüglich eines dir unterbreiteten Stellenangebots, kannst du per E-Mail an jobscam@itf.org.uk mit der ITF Kontakt aufnehmen und um deren Ratschlag bitten.

Häufige Anzeichen für Betrügereien

- Jedes ungebetene Jobangebot
- Jede Geldanforderung zu jedem Zeitpunkt, egal wofür
- Jede Bitte um Bankverbindungsdaten
- Jede Aufforderung, persönliche Dokumente wie Pass oder Befähigungszeugnisse einzuscannen
- Eine Mobiltelefonnummer, besonders als Hauptkontaktangabe für eine vermeintliche Geschäftsstelle
- E-Mail-Adressen von kostenlosen Providern wie gmail, globomail, Yahoo
- E-Mail-Adressen, in denen die Länder-Domain sich vom vermeintlichen Standort der Geschäftsstelle unterscheidet
- Falsch geschriebene oder ungrammatische Mitteilungen

Zurücklassung: Schande der Seeschifffahrt

Man weiß, dass eine riesige Zahl nationaler und internationaler Seeleute Opfer von Zurücklassung geworden sind. Die ITF setzt sich für die Lösung dieses Problems ein, mit Schwerpunkt auf solche Fragen wie Heimführung, ausstehende Heuern und Grundversorgung für im Stich gelassene Seeleute. Wir arbeiten eng mit UN-Organisation, nationalen Verwaltungen, internationalen Organisationen, Seeschifffahrtsunternehmen, Schiffseigentümern und Bemannungsagenturen zusammen. Das Seeleute-Bulletin befasst sich mit der Frage, wie das Seearbeitsübereinkommen MLC 2006 der ITF und den Gewerkschaften ein stärkeres Druckmittel in die Hand gibt, um diese Geißel der Seeschifffahrt zu bekämpfen, und präsentiert einen schockierenden Fall von Zurücklassung in Oman.

ITF unterstützt im Stich gelassene Besatzungen im Oman

Einige der schrecklichsten Fälle von Zurücklassung passieren in der Region der arabischen Welt. Doch ITF-Inspektor Mohamed Arrachedi erklärt das wiederholte Verhalten von Venous Shipping zum denkbar Schlimmsten, was ihm je begegnet ist

Aufgrund der Zurücklassung drei ihrer Schiffe – die *Al-Nouf*, *City Elite* und *Beta* – wurde Venous Shipping bereits aus den Gewässern der Vereinigten Arabischen Emirate verbannt. Doch auch das konnte sie nicht aufhalten, und infolgedessen wurde die ITF gebeten, 16 indischen Seeleuten zur Hilfe zu kommen, die 2018 schon mehr als vier Monate sich selbst überlassen waren.

Die Besatzungsmitglieder hatten über die Agentur Al Noor al Satee Marine Services ihre Stellen erhalten und sollten in omanischen Häfen an Bord ihrer Schiffe gehen. Kurz nachdem sie im im August 2018 an Bord gegangen waren, überließ man sie ihrem Schicksal. Ihre Unterkünfte waren minderwertig, die Verpflegung wurde knapp, und sie hatten in vier Monaten keinen einzigen Dollar erhalten.

Die ITF hatte bereits 2016 und 2017 zurückgelassene Besatzungen auf diesen Schiffen unterstützt, daher waren wir schockiert, die gleiche Geschichte erneut zu erleben, nur mit anderen Besatzungsmitgliedern.

Wie aus der Abbildung rechts zu ersehen ist, wurden sie daraufhin von Schiff zu Schiff ver-

setzt, obwohl sie verzweifelt die Schiffe verlassen und in ihre Heimat zurückkehren wollten. Mit viel Mühe konnten wir es schließlich den 16 Seeleuten ermöglichen, am 6. November von Bord zu gehen und hoffen, dass wir sie

bald in die Heimat zurückführen können. Ihre Geschichte ist damit jedoch noch nicht zu Ende, da der Eigentümer sich weiterhin weigert, ihre Heuern zu zahlen. ■



P&I-Klubs spielen entscheidende Rolle, wenn Seeleute zurückgelassen werden

Falls du bei der Arbeit im Stich gelassen oder verletzt wurdest, wird ein Versicherer oder anderer Sicherheitsanbieter die finanzielle Absicherung bereitstellen, die Schiffseigentümer für ihre Besatzungen zur Verfügung haben müssen, um deine finanziellen Ansprüche zu erfüllen. Jonathan Hare, Vorsitzender des Pflichtversicherungsausschusses der Internationalen Gruppe, erläutert Näheres

Achtundachtzig Länder haben das Seearbeitsübereinkommen MLC ratifiziert, was 91 Prozent der weltweiten Flottentonnage entspricht. Diese bedeutende Errungenschaft ist ein Beleg für den politischen Willen dieser Regierungen sowie für das Verfahren der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO), das Regierungen, Arbeitgeber und Gewerkschaften zusammenbringt, um die maritime Politik zu gestalten.

Gemäß MLC müssen Schiffseigentümer einen finanziellen Sicherheitsnachweis erbringen, um ihre Haftung bei Personenschäden und anderen Ansprüchen der Seeleute zu decken. Dazu gehört die Zahlung von bis zu vier ausstehenden Monatsheuern und weiterer damit zusammenhängender Kosten, wenn der Schiffseigentümer seinen Verpflichtungen nach einem Arbeitsvertrag für Seeleute oder einer anderen vertraglicher Vereinbarung nicht nachkommt.

Die Internationale Gruppe der P&I-Klubs (IG) setzt sich aus den 13 Seehaftpflichtversicherern gegenüber Dritten zusammen, auf die sich die Eigentümer von 95 Prozent der Weltflotte verlassen, um die Anforderungen des MLC zu erfüllen. 2016 leiteten die IG-Klubs neue Regeln und Versicherungsstrukturen ein, die zu den Finanzsicherheitsbescheinigungen führten, welche Schiffseigentümer nun auf ihren Schiffen aushängen müssen.

Die IG wirkte vor kurzem bei der Schulung neuer ITF-Inspektor*innen mit, darunter die effiziente Bearbeitung von Ansprüchen wegen Personenschäden. Diese Gelegenheit erlaubte auch einen Meinungsaustausch über Aspekte, welche die unverzügliche Heimschaffung von Seeleuten nach

der Zurücklassung verzögern können.

Wir stellten fest, dass einige Rechtsordnungen es nur ungern zurückgelassenen Seeleuten erlauben, das Schiff zu verlassen, ohne Auflagen für ihre Freilassung zu verhängen. Sie bestehen z. B. darauf, dass eine Ersatzcrew an Bord geht, bevor die zurückgelassene Besatzung von Bord gehen darf.

Gemäß MLC muss der Staat die unverzügliche Heimschaffung der in seinem Hoheitsbereich zurückgelassenen Besatzungsmitglieder ermöglichen. Oft arbeiten die Länder jedoch nicht im vollen Umfang am Heimschaffungsverfahren mit. Es ist von wesentlicher Bedeutung, dass die ITF und andere Beteiligte solche Fälle der IAO und der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) melden.

Durch enge Zusammenarbeit mit der Seeschiffahrtsbranche und der IAO sollten wir einen Wandel in Wahrnehmung und Verhalten einiger Länder erwarten können. Und bei kontinuierlicher Ausrichtung auf das Wohlergehen der Seeleute sollten sich diese Fragen im Laufe der Zeit auflösen.

Bis zum Herbst 2018 hatte die IG insgesamt auf 32 Fälle von Zurücklassung reagiert. Die Klubs werden weiterhin initiativ mit der ITF und anderen zusammenarbeiten, um die unverzügliche Heimschaffung von zurückgelassenen Besatzungsmitgliedern zu ermöglichen. ■

Internationale Gruppe der P&I-Klubs

- The Swedish Club - www.swedishclub.com
- UK P&I Club - www.epandi.com
- Skuld - www.skuld.com
- Britannia - www.britanniapandi.com
- Steamship Mutual - www.steamshipmutual.com
- Gard - www.gard.no
- The London P&I Club - www.londonpandi.com
- West of England - www.westpandi.com
- North - www.nepia.com
- Shipowners - www.shipownersclub.com
- The Standard - www.standard-club.com
- The American Club - www.american-club.com
- The Japan Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association - www.piclub.or.jp



Warnung an im Stich gelassene Seeleute: schnell handeln oder Gefahr laufen, das Nachsehen zu haben!

Falls du glaubst, man hätte dich möglicherweise zurückgelassen, ist die schnellstmögliche Einreichung einer Beschwerde und Kontaktaufnahme mit der Versicherung von entscheidender Bedeutung. Sonst – so der Koordinator des ITF-Inspektor*innen-Teams Steve Trowsdale – könnten dir finanzielle Nachteile entstehen



Finanzielle Sicherheit zum Schutz im Stich gelassener Seeleute ist für alle Schiffe zwingend vorgeschrieben, die unter der Flagge eines Landes fahren, welches das Seearbeitsübereinkommen MLC 2006 ratifiziert hat, oder die Häfen anlaufen, in denen das Übereinkommen zur Anwendung kommt. Schiffseigentümer müssen eine Form von Versicherung abgeschlossen haben, die den Besatzungen direkt zugänglich ist und ausreichende Mittel vorsieht, um zeitnahe finanzielle Unterstützung im Falle der Zurücklassung zur Verfügung zu stellen. Das bedeutet, dass keine Seeleute mehr monatelang ohne Lebensmittel, Heuern oder Rückkehrmöglichkeit in die Heimat sich selbst überlassen werden.

Bemannungsagenten und Seeleute sollten vor dem Anheuern überprüfen, ob für das Schiff eine gültige Versicherung gegen Zurücklassung abgeschlossen wurde. Man sollte es sich zweimal überlegen, einen Vertrag zu unterzeichnen, falls diese Versicherungsbescheinigung nicht bestätigt wird.

Die Bescheinigung über finanzielle Sicherheit muss in englischer Sprache an gut sichtbarer Stelle an Bord ausgehängt werden. Bezeichnet wird sie als 'Versicherungsbescheinigung oder andere finanzielle Sicherheit hinsichtlich der Heimführungskosten und Verbindlichkeiten gegenüber Seeleuten nach Maßgabe der Verordnung 2.5.2, Standard A2.5.2 des Seearbeitsübereinkommen 2006 in der jeweils gültigen Fassung.'

Um festzustellen, ob die Bescheinigung weiterhin gültig ist, kannst du dein Schiff auf der Webseite des P&I-Klubs oder Versicherers nachschlagen, der in der Bescheinigung genannt ist.

Falls du befürchtest, möglicherweise zurückgelassen zu werden, seit zwei oder mehr Monaten keine Heuern erhalten hast und heimgeschafft werden willst, solltest du nicht zu lange warten, bevor du handelst. Du solltest eine Beschwerde einreichen und mit dem Versicherer direkte Verbindung aufnehmen oder die ITF bitten, dies für dich zu tun.

Die Versicherung deckt bis zu vier ausstehende Monatsheuern sowie weitere Ansprüche aus deinem Arbeits- oder Tarifvertrag ab. Aus diesem Grund sollte man sich nicht zu spät darum kümmern. Wenn du sechs Monate mit dem Antrag wartest, bekommst du nur vier ausstehende Monatsheuern.

Die Versicherung muss sich auch auf alle angemessenen Ausgaben erstrecken, darunter ausreichende Verpflegung, gegebenenfalls Kleidung, Unterkunft, Trinkwasser, erforderlicher Treibstoff für das Überleben an Bord und notwendige medizinische Versorgung sowie Heimtschaffungskosten ('angemessene und zügige' Reise – normalerweise per Flugzeug, und einschließlich aller vertretbaren Reisekosten wie Verpflegung, Unterkunft und Transport des persönlichen Gepäcks). Die Versicherung gilt vom Zeitpunkt der Zurücklassung bis zur Ankunft zu Hause. ■

Du hast Versicherungsansprüche, wenn der Schiffseigentümer

- deine Heimtschaffungskosten nicht übernimmt; oder
- dich ohne den notwendigen Unterhalt und Unterstützung alleine gelassen hat; oder
- anderweitig einseitig seine Verbindung zu dir abgebrochen hat, darunter Nichtzahlung vertraglicher Heuern seit mindestens zwei Monaten

ITF bringt Zurücklassung vor internationales Forum

Am 24. April 2018 hielt eine ITF-Delegation während der 105. Versammlung des Rechtsausschusses der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) einen bahnbrechenden Vortrag über die menschlichen Kosten der Zurücklassung.

Mit der ITF-Präsentation wurde die Zurücklassung von Seeleuten erstmalig der Versammlung vorgetragen. Man befasste sich in erster Linie mit der jüngsten Datenanalyse aus der IMO/IAO (Internationale Arbeitsorganisation)-Datenbank über gemeldete Fälle von im Stich gelassenen Seeleuten. Die Präsentation und der Überblick über die laufende Tätigkeit der ITF wurden von den Mitgliedsstaaten und -organisationen sehr geschätzt.

Branko Berlan, ITF-Vertreter bei der IMO, erklärt hierzu: "Das ITF-Inspektor*innen-Team und die örtlichen Mitgliedsgewerkschaften tun alles, um diese extremen Situationen zu mildern. Weitere Hafen- und Flaggenstaaten müssen jedoch eine aktivere Rolle einnehmen, und vor der IMO haben wir betont, wie entscheidend es ist, dass alle Anwesenden ihren Verpflichtungen nachkommen und aktive Solidarität zur Verbesserung der Wohlfahrt und der Rechte von Seeleuten zeigen."

"Über die Interessensbekundungen und den echten Willen, im Interesse der Seeleute mit der ITF zusammenzuarbeiten, haben wir uns sehr gefreut."

Kreuzschifffahrt im Fokus

Für viele Menschen gehören die Besatzungsmitglieder an Bord von Kreuzfahrtschiffen zu den sichtbarsten Seeleuten, weil sie diejenigen sind, welche den Urlaub der Passagiere zu einem unvergesslichen Erlebnisschatz machen. Das *Seeleute-Bulletin* erkundet, wie die Besatzung dies erlebt und wie die Zukunftsaussichten sind

Hinter den Kulissen auf einem Kreuzfahrtschiff

Ist die Arbeit auf einem Kreuzfahrtschiff so glamourös, wie sie vielleicht erscheint? Livia Martini, Assistentin des ITF-Koordinators für Italien, greift auf ihre Erfahrungen als Decksoffizierin in der Branche zurück, um die Lebenswirklichkeit an Bord zu beleuchten



Als ich 16 war und mir überlegte, auf Passagierschiffen zu arbeiten, träumte ich nur von der Möglichkeit, jeden Tag an einem anderen Ort auf der Welt zu sein. Nun ja, die meisten Menschen stellen sich die Arbeit auf einem Kreuzfahrtschiff so vor! In Wirklichkeit musst du deinen Job aus der Tiefe deines Herzens lieben, um auf einem riesigen schwimmenden Hotel mit durchschnittlich 1.000 Beschäftigten zu arbeiten.

Warum das so ist? Also, die Heuern sind gut und wurden mir immer pünktlich gezahlt. Aber du arbeitest viele Monate lang weg von daheim mit Menschen vieler verschiedener Kulturen an Orten mit unterschiedlichen Zeitzonen fast alle zehn Tage. Dazu kommt die Verantwortung, die jedes einzelne Besatzungsmitglied bei Betreten eines Kreuzfahrtschiffes übernimmt.

Neben der Verrichtung deiner regulären Arbeit musst du auch darauf vorbereitet sein, dich im Notfall um deine Passagiere zu kümmern. Jedes Besatzungsmitglied hat eine Notfallaufgabe, die

Rasante Expansion stellt Besatzungen vor neue Herausforderungen

Die Kreuzschiffahrtsbranche wächst schnell, mit fortwährend größeren und besseren Schiffen am Horizont. Der stellvertretende Sekretär der Seeleutesektion Fabrizio Barcellona untersucht die Auswirkungen auf Besatzungen



Es ist schwer Schritt zu halten mit den immer größeren Schiffen, die auf den Kreuzschiffahrtsmarkt kommen. Das bisher größte (die *Symphony of the Seas*, im April 2018 vom Stapel gelaufen) kann bei einer Besatzungszahl von 2.200 mehr als 6.500 Passagiere aufnehmen.

Diese rasante Expansion stellt die Besatzungen vor Herausforderungen. Die ITF vertritt Seeleute in Gremien wie der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) und der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO), die weltweite Normen für Arbeitsbedingungen, Anwerbung, Ausbildung und Sicherheit auf See festsetzen. Die ITF und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften setzen sich dafür ein, dass Arbeitgeber diese Normen erfüllen und dass Qualifikation sowie Professionalität bei der Anwerbung und Bindung von Besatzungsmitgliedern im Vordergrund stehen.

2018 führte die ITF eine Studie durch, um sich eine Momentaufnahme der Branche zu verschaffen. Dabei stellte sich heraus, dass ca. 340.000 Mitglieder von ITF-Gewerkschaften an Bord von Kreuzfahrtschiffen beschäftigt sind – fast ein Drittel der 850.000 Seeleute, die in der gesamten maritimen Industrie von ITF-Gewerkschaften vertreten werden.

Vier wichtige Gewerkschaften schließen die meisten Kreuzschiffahrtsverträge für Besatzungsmitglieder quer durch die Kreuzfahrtunternehmen ab – Norsk Sjømannsforbund in Norwegen, FIT-CISL in Italien, Nautilus International in Großbritannien, den Niederlanden und der Schweiz, sowie ver.di in Deutschland.

Seeleute aus etwa 161 Nationen bilden die Besatzungen der Kreuzfahrtschiffe weltweit. Die meisten kommen mit Abstand aus den Philippinen (mehr als 81.000), gefolgt von Indien (fast 37.000) und Indonesien (30.000).

Besuche auf Kreuzfahrtschiffen durch ITF-Inspektor*innen offenbaren ein gutes allgemeines Gleichgewicht bei den an Bord arbeitenden Männern und Frauen. Beim Hotelbetrieb an Bord von Kreuzfahrtschiffen neigen Männer und Frauen dazu, die gleichen Tätigkeiten auszuüben. Unterschiede tauchen bei der nautischen Besatzung auf, wo die Männer dominieren.

Traurigerweise stellen Seeleute, die auf eine Tätigkeit in der Kreuzschiffahrt hoffen, eine besondere Zielgruppe für betrügerische Anwerber dar – Bemannungsagenturen und Webseiten, die für die Vermittlung eines Jobs an Bord oder für die notwendige Ausbildung Geld fordern. Auf Seite 8 des herausnehmbaren Leitfadens wird erklärt, wie man sich davor schützen kann. ■

wenigstens einmal wöchentlich geübt werden muss, vielleicht sogar während der Ruhezeit.

Darüber hinaus muss man in Betracht ziehen, dass ein Kreuzfahrtschiff 24 Stunden am Tag und 7 Tage die Woche lebt – Deck, Maschine, Bordküche und elektrotechnische Abteilungen sind immer in Betrieb; dazu kommen sämtliche Aspekte der Bereitstellung von Hotel- und Gesundheitsdienstleistungen.

Als Decksoffizier habe ich täglich 10 Stunden gearbeitet. Wache zu gehen bedeutet, dass du zu stets unterschiedlichen Zeiten isst, und manchmal nur einmal am Tag. Man erhält kostenlose Mahlzeiten in der Offiziersmesse oder im Selbstbedienungsrestaurant. Einer der Vorteile des Jobs besteht in der Möglichkeit, sich im Besatzungspool und -Fitnessraum zu entspannen.

Während die Passagiere dort einen wunderbaren Urlaub verbringen wollen, müssen die Menschen, die sämtliche Dienstleistungen für

sie erbringen, jeweils acht oder neun Monate auf dem Schiff leben. Statt Luxussuiten und Balkon mit Meeresblick zu genießen, bleibt die Crew in kleinen Kammern. Als Offiziersanwärterin musste ich 12 Monate lang meine Kammer mit einer anderen Offiziersanwärterin teilen. Da sie einen anderen Schichtdienst hatte als ich, war das im Hinblick auf Privatsphäre und Ruhe schwierig.

Das Beste an meiner Tätigkeit war für mich die Begeisterung, ein Kreuzfahrtschiff zu lenken und meine Studienjahre in die Praxis umzusetzen. Ich habe viele Orte gesehen und viele Freunde völlig unterschiedlicher Nationalitäten und Herkunft gefunden. Der schlimmste Aspekt der Arbeit ist das Gefühl, nur eine Nummer zu sein.

Die Kreuzschiffahrt erfährt einen enormen Aufschwung, also ist es nur Recht, dass wir den Menschen, die diese großartigen Erlebnisse für Passagiere ermöglichen, mehr Aufmerksamkeit schenken. ■

Neuer Beratungsdienst unterstützt Tausende Angehörige indischer Seeleute

Die hohe Nachfrage nach einem neuen gewerkschaftlichen Beratungsangebot zeigt das Ausmaß der Belastung und Depression unter indischen Seeleuten und ihren Angehörigen. Dr. Syed Asif Altaf, Koordinator des globalen ITF-Programms zu Wohlbefinden, und Abdulgani Serang, Generalsekretär der National Union of Seafarers of India, berichten

Alle Seeleute wissen, dass auf einem Schiff ein äußerst anspruchsvolles Arbeitsumfeld herrscht. Darüber hinaus ist es monatelang ein Zuhause fernab der Familie und oft mit wenig oder gar keinem Zugang zu Informationen, Beratung oder medizinischen Dienstleistungen. Diese Faktoren haben Auswirkungen auf die psychische Verfassung von Seeleuten und können zu Stress und Depression führen.

Zunehmend zeichnet sich eine heraufziehende Krise ab.

2015 ergab eine globale ITF-Umfrage in allen wichtigen Seeleute bereitstellenden Ländern, dass fast 50 Prozent der 614 Befragten erklärten, manchmal oder oft deprimiert zu sein; und eine sehr beträchtliche Anzahl hatte Selbstmord in Betracht gezogen – auf den Philippinen kannten 41 Prozent der Seeleute Kollegen, die Selbstmordabsichten gehabt hatten. Laut interner Zahlen zu Versicherungsansprüchen des britischen P&I-Klubs haben sich die Selbstmordfälle unter Seeleuten von 4,4 Prozent 2014 auf 15,3 Prozent 2015 mehr als verdreifacht.

Doch das psychische Wohlbefinden von Seeleuten wird weiterhin als Tabuthema betrachtet, und

die Seeschifffahrtsbranche reagiert sehr langsam.

Einige Arbeitgeber haben Tele-Beratungsdienste für Besatzungen eingerichtet, doch Vertraulichkeits- und Vertrauensaspekte halten Seeleute davon ab, Hilfe zu suchen. Oft sprechen sie ungern über ihre psychische Verfassung und zögern bei der Inanspruchnahme erforderlicher Hilfen, weil sie befürchten, ihre Arbeit zu verlieren und auf eine Schwarze Liste gesetzt zu werden.

Die National Union of Seafarers of India (NUSI) setzt sich schon lange international für die verbesserte psychische Verfassung unter Seeleuten ein. Im März 2017 startete sie ihr Vorzeigeprogramm NUSI SAHARA – Sahara ist ein örtliches Hindi-Wort für Unterstützung.

Der 24 Stunden täglich an sieben Wochentagen besetzte kostenlose Telefon- und internetbasierte Helplinedienst bietet Beratung unter vier Augen für alle indischen Seeleute und ihre Angehörigen durch speziell geschulte Psycholog*innen und Berater*innen. So sollen psychisches Wohlbefinden und Stressmanagement so früh wie möglich verbessert werden, bevor die Situation sich verschärft.

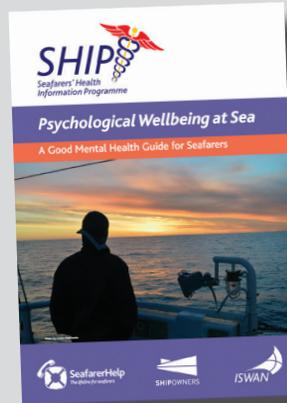


Während der ersten 18 Monate erhielt NUSI SAHARA 709 Anrufe – ca. 69 Prozent von Seeleuten, der Rest von Angehörigen. Diese Nachfrage nach der Dienstleistung bestätigt, dass die psychische Verfassung von Angehörigen ebenfalls durch die lange Abwesenheit der Seeleute von der Heimat beeinträchtigt wird.

Fast 69 Prozent der Helpline-Anrufer meldeten, Stress und Unruhe erfahren zu haben. Rund 54 Prozent der Anrufe betrafen Schwierigkeiten in Verbindung mit Arbeitsmanagement, während 35 Prozent sich um familiäre und private Beziehungen drehten. Besorgniserregende 20 Prozent der Seeleute litten unter Stress aufgrund von Belästigung, Streit und sogar extremer physischer Gewalt durch Kolleg*innen.

NUSI SAHARA bietet auch Workshops in seiner Geschäftsstelle sowie in einem Hostel für Seeleute in Mumbai an, um Seeleuten und ihren Angehörigen bei der Stressreduzierung zu helfen und ihnen wirksame Strategien zur Stressbewältigung sowie praktische Techniken zum Umgang mit Stress beizubringen. Bisher haben 4.500 Personen an 160 Workshops teilgenommen.

ISWAN-Ratgeber für psychische Gesundheit und Wohlbefinden von Seeleuten



Im Oktober 2018 hat das Internationale Netzwerk für Wohlfahrt und Unterstützung von Seeleuten (ISWAN) seinen Selbsthilfe-Ratgeber für Seeleute, die sich um ihre psychische Gesundheit und Wohlbefinden sorgen, in weiteren Sprachen veröffentlicht

Psychisches Wohlergehen auf See, ursprünglich in englischer Sprache veröffentlicht, ist nun in folgenden Sprachen erhältlich: Arabisch, Chinesisch, Philippinisch, Hindi, Russisch und Spanisch.

Der von einem beratenden klinischen Psycholog*innen verfasste Ratgeber versorgt Seeleute mit unkomplizierten praktischen Tipps, wie sie die Risiken für Wohlbefinden erkennen und ihr eigenes Wohlergehen trotz der vielen Herausforderungen des Lebens auf See fördern können.

ISWAN hat darüber hinaus im Verbund mit KVH Videotel ein kostenloses Schulungspaket eingeführt. Die *psychische Gesundheit und Wohlergehen von Seeleuten* behandelt mehrere Themen und weist einen genau da hin, wo man Unterstützung finden kann.

Download für *Psychisches Wohlergehen auf See* unter <http://bit.ly/2qluFLM>, und für *Psychische Gesundheit und Wohlergehen von Seeleuten* unter <http://bit.ly/2PE8VsG>.



Arbeitsanforderungen und der Kampf um die Vereinbarkeit von Familie und Beruf spielen zweifellos eine entscheidende Rolle bei der Entstehung und Verschärfung von psychischen Gesundheitsproblemen. Doch die höchste Prävalenz von Stress und Unruhe – von 69 Prozent der Nutzer*innen des Beratungsdienstes angegeben – ist auf Faktoren zurückzuführen, die mit der persönlichen und beruflichen Unzufriedenheit der Seeleute zu tun haben.

Mehrere Tausend Seeleute und ihre Angehörigen haben bereits in den ersten 18 Monaten des SAHARA-Programms auf die Beratung zurückgegriffen. Indem wir ihnen helfen, leicht Unterstützung zu finden, hoffen wir, sowohl ihre Lebensqualität als auch ihre Arbeitsproduktivität zu verbessern.

Die ITF wird mit Gewerkschaften in verschiedenen Transport- und Verkehrssektionen zusammenarbeiten um festzustellen, wie das SAHARA-Modell und -programm für alle Gruppen von Verkehrsbeschäftigten nachgebildet werden kann, die Stress und Depression erleben. ■

Fünf Top-Tipps für gute psychische Verfassung auf See:

1. Vermehrt das tun, was dich glücklich macht – was auch immer dir Vergnügen bereitet: Zeit dafür einplanen.
2. An das denken, wofür du dankbar sein kannst – und danke den Menschen, die dich irgendwie positiv beeinflusst haben.
3. Familiäre Beziehungen pflegen, indem du vor der Abreise vereinbarst, wie lange und wie oft Ihr realistischerweise in Kontakt treten könnt.
4. An Gemeinschaftsaktivitäten wie Kinoabenden oder Multiplayer-Computerspielen teilnehmen.
5. Körperlich fit und gesund bleiben durch regelmäßigen Sport, ausgewogene Ernährung und angemessene Ruhezeiten.



ITF-Netzwerk Arabische Welt weitet sich rasch aus

Das ITF-Netzwerk für die arabische Welt und den Iran entwickelt kontinuierlich eine stabilere Struktur gewerkschaftlicher Kontakte und neuer Inspektor*innen in einer Region, in der Seeleute besonders ausbeutungsgefährdet sind. Nur wenige Länder der Arabischen Welt haben das Seearbeitsübereinkommen ratifiziert, und in vielen dieser Länder fehlen Gewerkschaften entweder völlig oder müssen in einem schwierigen Umfeld arbeiten. Netzwerk-Koordinator Mohamed Arrachedi bringt uns auf den neuesten Stand

Die Anzahl der Seeleute, die in der Region Arabische Welt und im Iran Unterstützung suchen, steigt stetig an, sodass wir weiterhin unsere Kapazitäten für eine wirksame Reaktion der ITF und der ihr angeschlossenen Gewerkschaften aufbauen und festigen.

Aus diesem Grund ermitteln und entwickeln wir mehr Kontaktmöglichkeiten in weiteren Ländern. Kontaktpersonen sind erfahrene Leute in ITF-Gewerkschaften, die über maritimes Wissen und englische Sprachkenntnisse verfügen und Seeleuten bei der Behebung eines breiten Spektrums an Problemen helfen und mit maritimen Behörden zusammenarbeiten können, um die Fälle zu lösen.

Seit dem Start des Netzwerks im Januar 2017 ist es auf 20 Kontaktpersonen in acht Ländern angewachsen, darunter ein iranisches Team aus sechs Mitgliedern der der ITF angeschlossenen Gewerkschaft IMMS, die alle iranischen Häfen abdecken. Schon bald wird es auf 24 Kontakte in 10 Ländern ausgeweitet. Wir arbeiten derzeit an der Ernennung von neuen Kontakten in sechs weiteren Häfen (drei im Oman, zwei in Marokko sowie Sfax in Tunesien), drei Kontakten für die Abdeckung der wichtigsten Häfen im Jemen

(Hodeidah, Mukalla, Mukha), und einem für Port Sudan.

Die ITF führt Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen für ihre Gewerkschaften in der Region durch, damit sie sich besser gerüstet fühlen und bereitwilliger Beziehungen zu Hauptakteuren in der Branche – wie staatliche Stellen und Schifffahrtsbehörden – aufbauen. Darüber hinaus helfen wir den ITF-Gewerkschaften enger miteinander zu kooperieren, damit sie zusammen stärker werden und sich gegenseitig bei der Bewältigung praktischer Herausforderungen wie Tarifverhandlungen unterstützen können. Mehrere Gewerkschaften haben bereits ihre eigenen ITF-Tarifverträge für ihre Seeleute auf Schiffen nationaler Unternehmen und Billigflaggschiffen abgeschlossen, während andere gemeinsam mit anderen ITF-Gewerkschaften Verträge abgeschlossen haben.

Eine wichtige Aufgabe besteht in der Durchführung einer Reihe von Seminaren – bislang sechs – zusammen mit maritimen Behörden und Verkehrsministerien in den VAE, Bahrain, Kuwait und im Oman zur Stärkung ihrer Kenntnisse über das Seearbeitsübereinkommen MLC und letztendlich zur Ermunterung weiterer Länder

dieser Region, das MLC zu ratifizieren.

Diese Seminare – sowie die von uns im November 2018 in der Türkei durchgeführte Schulung für das IMMS-Team aus dem Iran – ermöglichen es, Fertigkeiten und beste Praktiken bei der Reaktion auf Seeleute in Not in der Region zu teilen. Zwischen Januar 2017 und September 2018 haben die ITF und ihre Kontakte in 159 Fällen auf Besatzungsanliegen reagiert - viele davon Fälle von chronischer Zurücklassung – und konnten mehr als USD1,8 Millionen an ausstehenden Heuern sichern. Zu den größten Fällen von ausstehenden Heuern gehören die unter der Flagge St. Vincents fahrende *Fatima* in Libyen, die unter Panama-Flagge fahrende *Goodman* in den VAE, die unter der Flagge Togos fahrende *Freedom* in Algerien und die unter der Flagge Bahrains fahrende *Avonmore* in Marokko.

Bei mehreren unserer Fälle sind Besatzungen betroffen, die sehr lange zurückgelassen wurden – siehe die Geschichte über Zurücklassung im Oman auf Seite 19. ■

Technologische Entwicklungen werden Seeleute nicht ersetzen

Kapitän Kuba Szymanski, Generalsekretär von InterManager, dem internationalen Handelsverband für den Bereich Schiffs- und Crewmanagement, teilt seine Gedanken zu Zukunftsaussichten für Seeleute

Der Weltweite Tag des Meeres der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) im September 2018 bot eine günstige Gelegenheit für mich, den 'hohen Tieren' der Welt die bohrende Frage zu stellen: Wie sieht die Zukunft für uns Seeleute aus?

Die Antwort war sehr ermutigend – wir werden gebraucht! Seeschiffahrt ohne uns ist für die Leute nicht vorstellbar, und es wird lange dauern, bis wir unbemannte Schiffe haben werden, auch wenn wir schon vorher vielleicht autonome Schiffe sehen.

Also, worum geht es bei dem ganzen Wirbel? Nun ja, einige in unserer Branche öffnen sich der Idee des 'Internets der Dinge', die einhergeht mit großen Datenmengen und dem Hunger der Technologie-Unternehmen, ihren Einfluss auf neue Gebiete – oder in diesem Fall auf neue Gewässer wie die Seeschiffahrt – auszuweiten.

Wir Seeleute tragen Verantwortung für erhebliche Vermögenswerte – für mindestens 90 Prozent aller weltweit transportierten Güter- und für das sauberste Transportmittel. Die Seeschiffahrt ist in den letzten zehn Jahren um 100 Prozent gewachsen. Wir fahren inzwischen auf 90.000-plus SOLAS-Schiffen!

Wir halten diese Vermögenswerte in Bewegung und sorgen für deren Instandhaltung. Diejenigen, die uns für die durch das gefürchtete menschliche Versagen verursachten Katastrophen verantwortlich machen, vergessen völlig, wie oft wir täglich ernsthafte Katastrophen verhindern. Sobald ich dies jedoch erwähne, höre ich: "Dafür wirst du schließlich bezahlt!"

Nun gut, ich freue mich, dass man mich für die Abwendung von Katastrophen bezahlt. Und sobald die Technologie soweit ist, werden wir noch bessere Ergebnisse erzielen können. Die Luftfahrtsbranche hat diesen Sprung bereits getan. Pilot*innen fliegen einfach nur das Flugzeug –

sie sind nicht für Heuerabrechnungen, Proviantsrechnungen oder sogar geplante Wartungsarbeiten zuständig.

Ich warte ungeduldig auf die Zeit in der Seeschiffahrt, wenn ein Navigator anfängt zu navigieren, ein Ingenieur sich mit der Technik beschäftigt und die Technologie – die angeblich die Schiffe autonom machen soll – den ganzen bürokratischen Unfug für uns erledigt.

Man muss sich das vorstellen: keine Ankunfts-meldungen, keinen Ankunfts-papierkram für Zoll, Einwanderung und Polizei, keine Agenten! Oder vielleicht eine Menge Agenten, die die dummen Dinge im Hafen erledigen, damit sich Seeleute um die Schiffe kümmern können.

Vielleicht gibt es an Bord neue Aufgaben, unter Einsatz von IT-Systemen und technisch versierterem Personal, um die zunehmend anspruchsvollere Ausrüstung zu betreuen. An Deck kann ich eine Aufgabe für Anwender sehen, die für Überwachung der Technologie, Neustart von Computern sowie Behebung von Computerproblemen verantwortlich sind.

Doch unsere Erfahrung und unser Wissen sind nur sehr schwer zu ersetzen. Wir sollten also noch nicht aufgeben. ■

Captain Szymanski: beruflicher Werdegang

Kapitän Szymanski begann seine Karriere auf See 1985 als Decksoffizier auf Gas- und Chemietankern und wurde 1999 Kapitän. Nach mehreren Aufgaben an Land ging er 2010 als Generalsekretär in den Dienst von InterManager. Zu seinen vielen Qualifikationen gehören ein Zeugnis über Schiffsaufsicht von Lloyds Academy. Er hält Vorträge über Schiffsmanagement, und im Juli 2018 erhielt er von Solent Southampton University die Ehrendoktorwürde als Anerkennung seines Beitrags zur Seeschiffahrt.

Kampf um Arbeitsplätze nationaler Seeleute

Indische Gewerkschaften protestieren gegen Lockerung der Kabotage

Abdulgani Serang, Generalsekretär und Finanzbeauftragter der National Union of Seafarers of India (NUSI), begründet den Gewerkschaftsprotest gegen regierungsseitige Anläufe zur Öffnung der Kabotage

Indien ist ein Land, das sowohl Seeleute bereitstellt als auch Schiffseigentümer hat, und indische Seeleute arbeiten sowohl auf Schiffen unter indischer als auch unter ausländischer Flagge.

An Bord von Schiffen unter indischer Flagge müssen die Schiffseigentümer ausschließlich indische Seeleute beschäftigen, und Tausende sind gemäß indischer Vertragsbestimmungen erwerbstätig. Das Schifffahrtsministerium hat jedoch kürzlich Schritte eingeleitet, die direkt die Arbeitsplätze aller Seeleute auf Schiffen unter indischer Flagge bedrohen werden.

Bisher durften nur Schiffe unter indischer Flag-

ge nationale Güter transportieren. Diese Vorschrift wurde jedoch von der Regierung gestrichen, wodurch unsere Frachtkabotage für Containerschiffe unter ausländischer Flagge mit ausländischer Besatzung geöffnet wurde. Diese Lockerung der Regeln könnte auf Tanker und andere Schiffe erweitert werden.

Damit werden Schiffe unter ausländischer Flagge mit indischen Schiffseigentümern in Wettbewerb um den Küstenhandel treten. In diesem Falle werden alle Seeleute, die unter indischen Verträgen arbeiten, ihre Arbeitsplätze verlieren. Schon jetzt haben viele indische Seeleute ihre Arbeitsplätze an Schiffe unter ausländischer Flagge ver-

loren, und wenn indische Schifffahrtsunternehmen sich für den Betrieb unter ausländischer Flagge entscheiden, werden Tausende weitere Arbeitsplätze vernichtet.

NUSI, die Maritime Union of India (MUI) und ihre Seeleute haben scharfen Protest gegen diese Lockerung der Kabotage eingelegt, die für die gesamte indische Schifffahrtsgemeinschaft und ganz besonders für Seeleute von Nachteil ist.

Wir werden unser Bestes tun, damit die Entscheidung rückgängig gemacht wird. ■

Seeleute sind unerlässlich für eine florierende maritime Industrie, welche wirtschaftliches Wachstum antreibt, und die Freiheit und Sicherheit eines Landes fördert. Untermauert wird dies durch Kabotage – der Sicherung des maritimen Binnenhandels eines Staates für die eigenen Seeleute – doch leider wird diese zunehmend durch Schiffseigentümer bedroht, die auf Kosten der Arbeitsplätze und Kompetenzen nationaler Seeleute Gewinnen hinterherjagen.

Vier Gewerkschaften berichten dem *Seeleute-Bulletin* von ihren Bemühungen um den Schutz nationaler Arbeitsplätze und lokaler Gemeinschaften sowie um die Beendigung des Sozialdumpings, das die Arbeitsstandards untergräbt.



Chiles Gewerkschaften hoffen auf Abwehr eines Gesetzentwurfs zur Kreuzschiffahrtskabotage

Seeleutengewerkschaften wollen auf ihren parlamentarischen Erfolg bei der Begrenzung von Regierungsplänen zur Öffnung der Kabotage bauen, so Juan Luis Villalon Jones, ITF-Inspektor in Valparaiso (Chile)

Seeleutengewerkschaften haben deutlich erklärt, nicht gegen Passagierschiffe ausländischer Schifffahrtsunternehmen zu sein, die in Chile tätig sind. Wir fordern lediglich, dass sie in diesem Fall gemäß chilenischer Gesetzgebung betrieben werden. Andernfalls befürchten wir, dass dies einen Präzedenzfall für die Öffnung unserer Frachtkabotage schaffen könnte, der wir uns mit allen möglichen legalen Mitteln widersetzen würden.

Der Gesetzentwurf der Regierung zur Öffnung der Kabotage für Passagierschiffe rund um die

Küste Chiles hat leider die Debatte im Senat, der höheren Kammer des Parlaments, überstanden.

Erfreulicherweise sind jedoch einige der von den Seeleutengewerkschaften vorgeschlagenen Änderungen von den Senatoren berücksichtigt und jetzt in den geänderten Vorschlag eingearbeitet worden, der der unteren Kammer vorgelegt wird.

Der Gesetzentwurf soll für alle Kreuzfahrtschiffe mit einer Kapazität von mehr als 400 Passagieren gelten, und für einige mit weniger als 400 Passagieren.

Sobald er der Unteren Kammer vorliegt, erwarten wir, dass die ITF und die Seeleutengewerkschaften erfolgreiche Lobbyarbeit leisten und die Verabschiedung des Vorschlags verhindern können – denn jegliche Änderung würde die erneute Überprüfung des Senats erfordern. Erfahrungsgemäß würde dies dazu führen, dass der Gesetzentwurf für immer auf Eis gelegt wird. ■

Australische Kabotage wird unterminiert

Australiens ITF-Koordinator Dean Summers beschreibt, wie die Kabotagegesetzgebung des Landes unterminiert und ausländische Besatzungen ausgebeutet werden

Die Gesetzgebung Australiens sieht nach dem Küstenschiffahrtsgesetz Kabotage vor. Diese wird jedoch durch Bestimmungen, die ausländische Schifffahrt gegenüber Schiffen unter australischer Flagge und mit nationaler Besatzung vorzieht, erheblich untergraben. Manche ausländische Schiffe fahren jahrelang an der australischen Küste.

Das Gesetz regelt den Küstenhandel durch die Vergabe von Lizenzen für den Transport von Personen oder Fracht zwischen australischen Häfen an autorisierte Schiffe. Mit dem Lizenzsystem können vorläufige Lizenzen für Agenten, Betreiber und Charterer ausgestellt werden. Die Lizenzanträge sind höchst mangelhaft, und maritime Gewerkschaften sind frustriert über die Geheimhaltung und Manipulationen, die sie umgeben.

Derzeit gibt es weniger als 10 in Australien registrierte Schiffe, obwohl Mitglieder der Maritime Union of Australia (MUA) in anderen Bereichen wie der Offshore-Industrie und auf Schleppern beschäftigt sind.

Eine Bedingung des vorläufigen Lizenzsystems besteht darin, dass internationale Seeleute, welche die australischen Beschäftigten ersetzen, die alten Industrietariflöhne erhalten müssen, was nach Auffassung der Regierung einem Schutznetz-Tarif entspricht. Die Heuern sind sehr viel niedriger als die der australischen Seeleute, liegen aber über den ITF-Tarifen.

Internationale Besatzungsmitglieder müssen darüber hinaus eine Bonuszahlung erhalten – die Differenz zwischen den Löhnen ihres eigenen Lan-

des und den Tarifheuern der Seeleute (SIA) in Australien – für die Tage, an denen sie australische Binnenfracht befördern. Diese Vergütung für die Küstenkabotage gilt erst ab der dritten und allen weiteren Fahrten innerhalb eines Jahres.

Die Einhaltung dieser Vorschrift wird nicht aktiv kontrolliert, und viele Schiffseigentümer verweigern die Zahlung der zusätzlichen Heuern, bis die Besatzungsmitglieder Beschwerde einreichen. ■

US-Gewerkschaften mit zunehmender Bedrohung der Kabotage konfrontiert

Es war ein weiteres Jahr intensiven Einsatzes für die Förderung und den Schutz der Kabotagegesetze in den USA, so David Heindel, Sekretär und Finanzbeauftragter der Seafarers' International Union of North America



Äußerst beachtenswert war in diesem Jahr der Start einer voraussichtlich jahrelangen Kampagne gegen den Jones Act – der seit fast einem Jahrhundert unsere nationalen, wirtschaftlichen und heimatischen Interessen schützt – durch eine stark finanzierte Anti-Kabotage-Gruppe (das Cato Institute).

Dabei handelt es sich um eine Ergänzung der üblichen fehlgeleiteten Angriffe auf den Jones Act durch Think-Tanks sowie Einzelpersonen, die entweder Feinde der Schifffahrt unter US-amerikanischer Flagge sind oder schlichtweg die Fakten nicht kennen.

Ungeachtet dieser Angriffe setzen sich viele ITF-Gewerkschaften weiterhin erfolgreich für den Jones Act ein, wobei Verwaltungsbeamte, Kongressabgeordnete und viele hochrangige militärische Führer die US-amerikanische Handelsmarine unterstützen. 2018 sahen wir mehrere positive Ergebnisse, darunter wirksame Schifffahrtsge-

setzgebung, die dem Kongress vorgelegt wurde und den heimischen Tankerbau begünstigen würde (obwohl man sie für Exportladung einsetzt). Darüber hinaus sind neue Tanker, Containerschiffe und eine Kombination von Container/Roll-on-Roll-off-Schiffen für den Binnenmarkt in US-amerikanischen Werften vom Stapel gelaufen oder befinden sich im Bau.

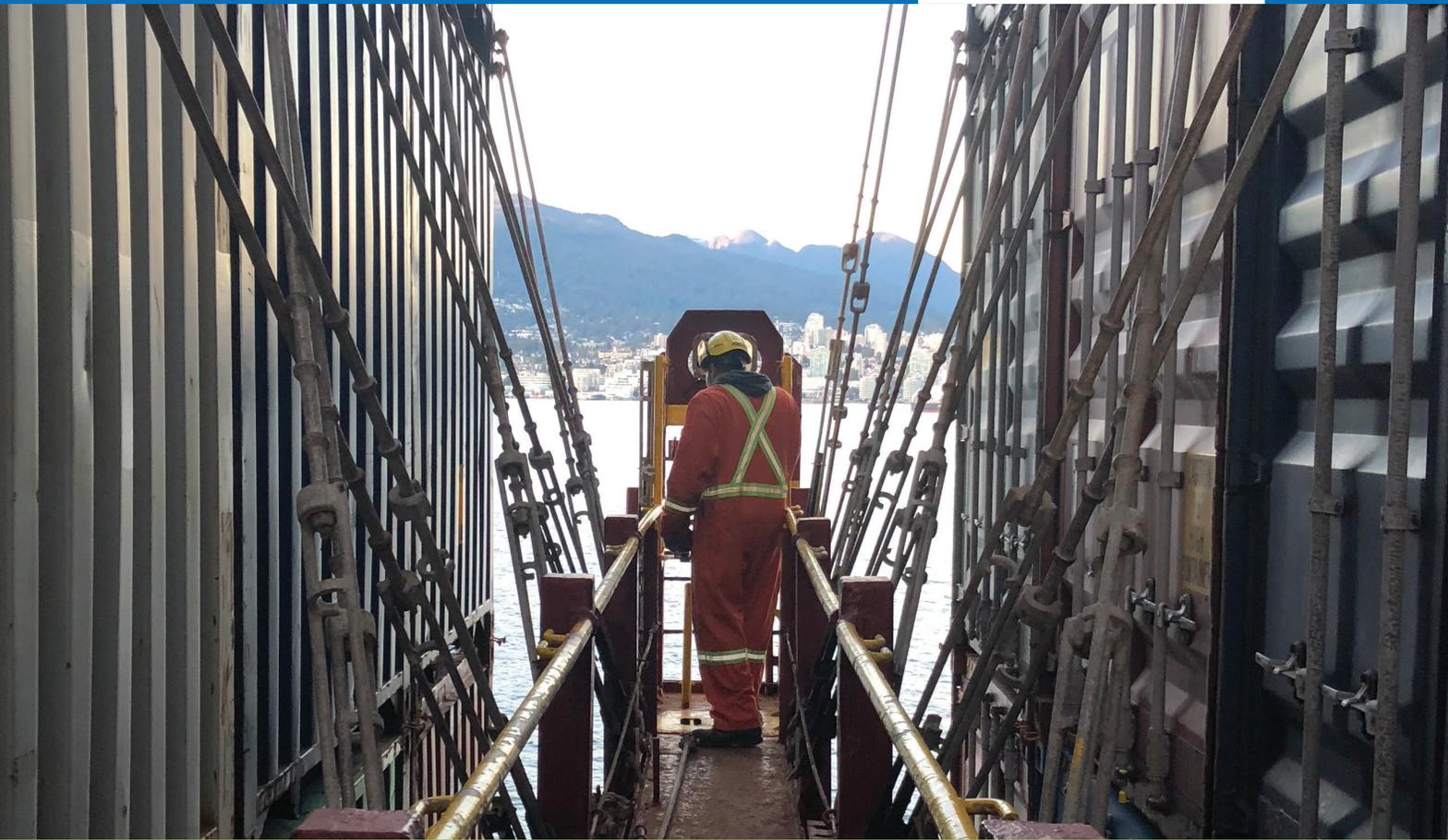
Auch erhielten und initiierten wir eine wichtige Studie von Seafarers' Rights International: Weltweite Kabotagegesetze.

Die American Maritime Partnership (AMP)-Koalition – zu deren Mitglieder ITF-Gewerkschaften zählen – leistet ebenfalls hervorragende Arbeit im Einsatz für Kabotagegesetze, besonders hinsichtlich des permanenten Bestrebens, Fakten darüber zu veröffentlichen, welche Vorteile der Jones Act für die US-Wirtschaft sowie für die nationale Sicherheit bietet. ■

Untersuchung zeigt globales Bild der Kabotage

Ein im September 2018 veröffentlichter wegweisender Bericht zeigt Art und Umfang der Kabotagegesetze rund um die Welt und liefert die erste unabhängige Analyse seit 1992. Es zeigte sich, dass 91 Länder – die 80 Prozent der weltweiten maritimen UN-Küstenstaaten darstellen – über Kabotagegesetze verfügen, welche ausländische Schifffahrtsaktivitäten in ihrem Binnen-Küstenhandel begrenzen. Der Bericht von Seafarers' Rights International (SRI) wurde von der ITF in Auftrag gegeben, und die Zusammenstellung nahm mehr als zwei Jahre in Anspruch. Er wird bei der Entwicklung von Kabotagepolitik hilfreich sein.

Download *Cabotage laws of the world* unter <http://bit.ly/2RIhhUm>



Neue tarifvertragliche Bestimmung schützt Seeleute vor Durchführung von Lascharbeiten

Seeleute werden Gefahren ausgesetzt, wenn Schiffseigentümer von ihnen Lascharbeiten verlangen, für die Hafenbeschäftigte zuständig sind. Eine überarbeitete Klausel zur Hafearbeit, die nach Verhandlungen in den von der ITF genehmigten Kollektivvertrag (CBA) eingearbeitet wurde, hat die Arbeitsregelungen klargestellt, erklärt Peter Lahay, ITF-Koordinator für Kanada

In den meisten Häfen gehören Lascharbeiten in den Zuständigkeitsbereich der Hafenbeschäftigten. Doch einige Schiffseigentümer drängen Seeleute zur Ausführung von Lascharbeiten zusätzlich zu ihren regulären Aufgaben. Maritime Versicherungsgesellschaften sowie Hafenstaatenbehörden äußern sich zunehmend beunruhigt über das Laschen und Loslaschen durch Seeleute während der Fahrt.

Bei alledem ist die Position der ITF klar: Laschen ist Sache der Hafenbeschäftigten.

Der wirtschaftliche Druck enger Fahrpläne und straffer zeitlicher Vorgaben bedeutet, dass die Besatzungen oft angewiesen werden, bei stürmischem Wetter auf See loszulassen, damit die Ladung nach Ankunft des Schiffes sofort umgeschlagen werden kann. Das ist für Seeleute nicht sicher.

Nicht ordnungsgemäß gesicherte Container schwanken bei ungünstigen Seebedingungen und Wind. Dadurch kann der ganze Containerstapel brechen; d.h. die geschwächten Eckpfosten brechen zusammen und verursachen damit den Kollaps des ganzen Stapels.

Viele Flaggenstaaten erlauben unrealistische Besatzungsstärken auf Schiffen, wodurch kleine Besatzungen oft müde sind, während sie auf der Brücke oder im Maschinenraum Wache gehen. Hauptaufgabe der Besatzung ist die sichere Navigation und Instandhaltung des Schiffes. Ermüdungszustände führen bereits zu Kollisionen und Grundberührungen, sowie zu zerschmetterten Armen, eingeklemmten Gliedmaßen und fatalen Stürzen. Lascharbeiten sollten einer bereits überlasteten Besatzung nicht auch noch aufgebürdet werden.

Zur Klarstellung der Auffassung, dass Lascharbeiten in den Tätigkeitsbereich der Hafenbeschäftigten gehören, lautet die überarbeitete Klausel des ITF-CBAs wie folgt:

“Es ist sicherzustellen, dass weder Seeleute noch irgendein anderer an Bord, der mit dem Unternehmen in einem festen oder vorübergehenden Arbeitsverhältnis steht, Ladungsarbeiten im Hafen, am Terminal oder an Bord eines Schiffes durchführen, wo Hafenbeschäftigte, die Mitglieder einer der ITF angeschlossenen Gewerkschaft sind, Ladungsarbeiten anbieten. Sollte keine

ausreichende Zahl von Hafenbeschäftigten zur Verfügung stehen, darf die Schiffsbesatzung bei vorheriger Zustimmung der zuständigen ITF-Hafengewerkschaft/en die Arbeiten nur dann durchführen, wenn die einzelnen Seeleute sich freiwillig dazu bereit erklären, qualifiziert sind und angemessen dafür entlohnt werden. Zum Zwecke dieser Klausel können zu ‘Ladungsarbeiten’ unter anderem – aber nicht ausschließlich – gehören: Laden, Löschen, Laschen, Loslaschen, Überprüfen und Annehmen.”

Seit Jahrzehnten haben die Hafenbeschäftigten für die Verbesserung der Arbeitsbedingungen von Seeleuten gekämpft. Jetzt ist es an der Zeit, zusammenzuarbeiten und anzuerkennen, dass Seeleute nicht die Arbeit von Hafenbeschäftigten ausführen sollten. Solidarität bedeutet, sich gegenseitig zu schützen.

Bei Sicherheitsbedenken bitte mit einem/einer ITF-Inspektor*in oder mit uns per E-Mail unter dockers@itf.org.uk Kontakt aufnehmen. ■



ITF bringt irische Regierung vor Gericht

Jonny Warring, leitender Assistent des Justiziars der ITF, liefert ein Update zum laufenden Rechtsstreit um die Rechte von Arbeitsmigrant*innen in der Fischereiwirtschaft Irlands

Die ITF kämpft weiterhin für die Rechte von Arbeitsmigrant*innen in der Fischereiwirtschaft Irlands, indem sie den irischen Staat vor Gericht bringt.

Nachdem mehrere Fälle vermuteten Missbrauchs und möglichen Menschenhandels in der irischen Fischereiindustrie entdeckt wurden, kam die ITF zu dem Schluss, dass die derzeit geltende Regelung für die Ausstellung von Arbeitsgenehmigungen für Arbeitsmigrant*innen im Fischereisektor Irlands das Problem erst ermöglichte, und dass verschiedene staatliche Gremien ihrer Kontrollpflicht bezüglich der Regelung nicht nachkamen.

Ken Fleming, ITF-Koordinator für Großbritannien und Irland, sammelt seit zehn Jahren Beweise für Missstände in der Fischereibranche, und sein Einsatz hat zur Identifizierung von mehr als 15 möglichen Opfern von Menschenhandel geführt.

Im Mai 2018 sandte die ITF ein formelles Schreiben an den Minister für Justiz- und Gleichberechtigung und gab die Absicht bekannt, ein Gerichtsverfahren einzuleiten. Der Minister reagierte nicht konkret, sodass die ITF sich für die Einleitung rechtlicher Schritte entschied. Nach einer Reihe von Verzögerungen wurde die Anhörung des Falls für Ende November terminiert. Bei der An-

hörung hofft die ITF auf eine einstweilige Verfügung, die das System der Arbeitsgenehmigungen vorerst stoppen würde.

Letztendliches Ziel der Maßnahme ist die dauerhafte Aussetzung des Verfahrens sowie die Hervorhebung der Untätigkeit des irischen Staats in Bezug auf zahlreiche Fälle vermuteter Menschenrechtsverletzungen in der irischen Fischereiwirtschaft. ■



Hoffnung durch erste Gewerkschaft für thailändische Fischereibeschäftigte

Johnny Hansen, ITF-Vorsitzender der Sektion Fischereiwirtschaft, begrüßt die Gründung der ersten Gewerkschaft für Thailands Fischereibeschäftigte, die einige der schlimmsten Auswüchse des globalen Wirtschaftszweigs erleiden müssen

Die allgegenwärtige Nutzung von Menschenhandel, Sklaven- und Zwangsarbeit sowie Leibeigenschaft in der thailändischen Fischereiwirtschaft, zusammen mit gefährlichen Arbeitsbedingungen, langen Arbeitszeiten und fehlendem Rechtsschutz für Fischereibeschäftigte, ist in den letzten Jahren hinreichend publiziert und international verurteilt worden.

Die thailändische Regierung hat auf die globale Kontrolle reagiert, indem sie die Überwachungs- und Inspektionsrahmen revidiert und die nationale Gesetzgebung gestärkt hat, u. a. die Verschärfung von Sanktionen bei Verstößen gegen die Arbeitnehmerrechte. Die Mehrheit der Fischereibeschäftigten in Thailand sind jedoch weiterhin anfällig für Missbrauch und Ausbeutung.

Die ITF hat konsequent den Standpunkt vertreten, dass sich Arbeitsrechtsverstöße und Missbrauch bei Fischereibeschäftigten fortsetzen werden, solange durchsetzbare Rechte am Arbeitsplatz und die Kraft der Vertretung durch eine Gewerkschaft fehlen.

Nach 12-monatiger Organisationsarbeit in Häfen in ganz Thailand gründete die ITF im Mai 2018 offiziell das Fishers' Rights Network (FRN), eine unabhängige, demokratische Gewerkschaft für Fischereibeschäftigte, die sich für verbesserte Heuern, Arbeitsbedingungen und Arbeitsrechte für alle Fischereibeschäftigten in der thailändischen Fischereiwirtschaft einsetzen wird.

Das Netzwerk erhielt weitverbreitete Zustimmung von der weltweiten Gewerkschaftsbewegung, Gewerkschaftsföderationen, nationalen Gewerkschaftsdachverbänden, Seeleutegewerkschaften und Gewerkschaften in Thailand.

Bei der Gründung in Songkhla (Thailand) anwesend waren Führungsspitzen von der KPI in Indonesien, IFOMS in Myanmar und vom Cambodian Labor Congress; gemeinnützige Organisationen wie die Internationale Arbeitsorganisation (IAO), ACTRAV, das Solidaritätszentrum, Human Rights Watch und Stella Maris; sowie Thailands größter Verarbeiter von Meeresfrüchten, Thai Union.

Die Gründung des FRN bedeutet einen gewaltigen Schritt vorwärts für die Rechte von Fischereibeschäftigten in der Fischereiwirtschaft Thailands und in der asiatischen Region.

Rechte werden nicht verliehen sondern ergriffen, und wenn es um Schutz und Verbesserung der Arbeitsbedingungen für Fischereibeschäftigte geht, besteht die beste Lösung darin, dass Fischereibeschäftigte sich selbst vertreten, organisieren und verteidigen.

Das FRN wird weiterhin Hunderte von Fischereibeschäftigten in Erster Hilfe und Verletzungsverfahren schulen, die thailändische Regierung zur Ratifizierung des Übereinkommens 188 zur Arbeit in der Fischereiwirtschaft drängen und mit Thai Union an der Einführung ihres Schiffsverhaltenskodex arbeiten. ■

“Bisher gab es keine demokratische Gewerkschaft im thailändischen Fischereisektor. Die Präsenz organisierter Fischereibeschäftigter am Tisch, die am sozialen Dialog teilnehmen und Verträge aushandeln, wird eine große Sache werden. Fischereibeschäftigte an den Tisch zu bekommen, damit sie über das reden, was sie wollen und wie sie es erreichen können, ist wirklich wichtig. Bis die FRN-Gewerkschaft gegründet wurde, hatte der thailändische Fischereisektor keinen solchen offiziellen Akteur.”

Jason Judd, leitender technischer Angestellter und Programm-Manager, Bekämpfung inakzeptabler Arbeitsformen in der thailändischen Fischerei- und Meeresfrüchteindustrie, IAO-Landesbüro für Thailand, Kambodscha, und Volksrepublik Laos

Verfolge die Fortschritte des Fishers' Rights Network unter
www.justiceforfishers.org

Neue Leiterin des ITF Seafarers' Trust verfolgt ehrgeiziges Ziel, Seeleute besser zu unterstützen



Du hast im Juli 2018 dein neues Amt übernommen. Erzähle uns über deinen Hintergrund und was dich zur Stiftung brachte.

Vor langer Zeit habe ich Russisch und Französisch studiert, im Verlagswesen gearbeitet und danach ein Master-Diplom in Politik und Wirtschaft absolviert, bevor ich 2005 zur ITF-Seeleutesektion stieß. Mein Interesse galt den Schwierigkeiten von Arbeitsmigrant*innen, was mich dann indirekt zur Seeschifffahrt führte, herkunftsnah, da mein Vater in den 50er und 60er Jahren auch zur See fuhr. Es war erstaunlich, eine Stelle bei der ITF zu bekommen, doch auch traurig, da mein Vater kurze Zeit zuvor gestorben war, so dass ich nicht mehr mit ihm darüber sprechen konnte.

Die Arbeit auf See bedeutet, außerhalb normaler Rechtsordnungen und Schutzzorgekehrungen zu sein, was in Ordnung ist, wenn man einen verant-

Das Seeleute-Bulletin stellt die neue Leiterin der ITF-Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute (ITF Seafarers' Trust) Katie Higginbottom mit ihren Plänen für neue Methoden zur besseren Unterstützung des Wohlergehens von Seeleuten vor

wortungsbewussten Arbeitgeber hat. Seeleute müssen respektiert und befähigt werden, den allzu häufigen Fällen schlechter Behandlung und Ausbeutung entgegenzutreten, die ein Einschreiten der ITF erfordern. Als Leiterin des Trust habe ich die ideale Gelegenheit, stärkeren Einfluss auf das Leben der Seeleute zu haben.

Welche Veränderungen willst du bei der Arbeitsweise der Stiftung einführen?

Zielsetzung der ITF-Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute ist es, weltweit die Förderung und Verbesserung des Wohlergehens von Seeleuten anzuführen. Wir betrachten dabei die Trends in der Seeschifffahrt sowie geografische Verschiebungen um sicherzustellen, dass wir größtmöglichen Einfluss ausüben und die Arbeit der ITF ergänzen können. Zu den Interessensgebieten gehören China, Westafrika, Nahost und Südamerika, wo wir glauben, mehr tun zu können, um Partnerschaften und Projekte zu entwickeln, die unsere Ziele vorantreiben.

Wir möchten mit Programmen zur Förderung des Wohlergehens von Seeleuten und ihren Angehörigen unsere Zusammenarbeit mit ITF-Mitgliedsgewerkschaften erweitern – besonders mit denen aus den Arbeitskräfte bereitstellenden Ländern

und Hafenstaaten mit begrenzter Infrastruktur. Ein wichtiger Bestandteil wird dabei die Entwicklung stärkerer Beziehungen mit einflussreichen Akteuren der Branche wie Schiffseigentümern, P&I-Klubs sowie globalen Netzwerkterminalbetreibern.

Darüber hinaus wollen wir neue und junge Gewerkschafter*innen bei ihren sozialen Initiativen unterstützen, und wir werden weiterhin Stipendien für die World Maritime University und das International Maritime Law Institute finanzieren.

Wie wird das in der Praxis aussehen?

Wir konzentrieren uns auf die Arbeit in drei vorrangigen Bereichen: Zugang von Seeleuten zu Kommunikationsmitteln, Gesundheit und Wohlergehen am Arbeitsplatz sowie Unterstützung für die Angehörigen von Seeleuten.

Der Zugang zum Internet bleibt ein Hauptanliegen der Seeleute und wird mit der Erweiterung der digitalen Technologie sogar zu einer Frage der "digitalen Rechte". Die Stiftung wird Forschungsprojekte vergeben, weiterhin Projekte für den erleichterten WLAN-Zugang in Häfen finanzieren und branchenweit bewährte Verfahren fördern.

Die Beschaffenheit des Arbeitsumfelds von Seeleuten – lange Abwesenheit von Zuhause, beengte Umgebung, lange Arbeitsverträge und ermüdende Schichtmodelle – kann psychischen Stress verschärfen. Die Stiftung will zum besseren Verständnis der Risikofaktoren und zur stärkeren Unterstützung von Seeleuten und ihren Angehörigen beitragen.

Die langen Abwesenheitszeiten von Zuhause können sich auch auf die Familiendynamik der Seeleute auswirken. Der Trust will seine Unterstützung gewerkschaftsgeführter Initiativen für ein erweitertes Leistungsspektrum für Angehörige von Seeleuten ausbauen, so z. B. Zugang zu Beratungsdiensten, Finanzberatung, Nachhilfe für Kinder sowie Schulungen zu Finanzmangement.

Ein Beispiel hierfür ist das Filika (Rettungsboot)-Projekt in der Türkei, eine Initiative der türkischen Seeleutegewerkschaft mit der psychologischen Abteilung der Sabahattin Zaim Universität in Istanbul. Erste Forschungsergebnisse deuten darauf hin, dass ein Kernproblem in der Belastung des Familienlebens durch einen häufig abwesenden Vater liegt. Zum Projekt gehört die praktische

Komponente der Arbeit mit Sozialarbeiter*innen zur Unterstützung der Ehefrauen von Seeleuten und hilfsbedürftiger Kinder.

Was waren die Highlights deiner ersten paar Monate am neuen Arbeitsplatz?

Es war sehr motivierend und bereichernd, mit Seeleuten, Gewerkschaften und Wohlfahrtsorganisationen rund um die Welt zusammenzutreffen, um die größtmögliche Wirkungskraft der ITF-Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute zu diskutieren.

Im Juli besuchte ich als erstes den Hafen von Algerien, um mit Gewerkschaften und Hafenbehörden darüber zu diskutieren, wie der Trust die Bereitstellung sozialer Einrichtungen unterstützen könnte. Seeleute können wegen Sicherheitsbedenken in Algerien nicht an Land gehen, weshalb es besonders wichtig ist, eine Lösung für die Bereitstellung von Dienstleistungen innerhalb des Hafens zu finden.

Bei der Konferenz der North American Maritime Ministries Association (NAMMA) im August 2018 in Baltimore war ich beeindruckt vom Engage-

ment der Ehrenamtlichen, die enorm viel Zeit und Energie aufbringen, damit sich ausländische Seeleute in sonst ziemlich seelenlosen oder sogar feindseligen Häfen wohl fühlen. Die ITF-Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute unterstützt viele dieser Organisationen durch die Gewährung von Zuschüssen für Fahrzeuge für Schiffsbesucher*innen sowie für die Instandhaltung von Zentren und Einrichtungen. Während unseres Aufenthalts haben wir zwei örtliche Seeleutezentren besucht und Pfarrerin Mary Davisson, Direktorin und Seelsorgerin des Baltimore International Seafarers' Center, einen Stiftungsaufkleber für den von uns unlängst finanzierten Minibus überreicht. ■



Filika project participants



Mobile Kommunikationspods



ITF Congress delegates try out new pod

Untersuchungen des ITF Seafarers' Trust sowie anderer maritimer Förder- und Wohlfahrtsorganisationen zeigen, dass der Zugang zu einer verlässlichen Internetverbindung ein Hauptanliegen der Seeleute darstellt.

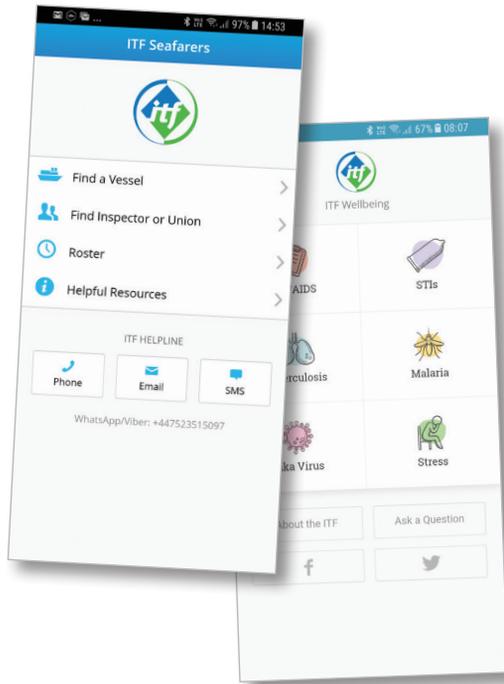
Als Reaktion darauf hat die Stiftung fünf 20 Fuß lange Containerboxen in mobile Kommunikationspods umwandeln lassen, die Seeleuten Zugang zu WLAN, Tabletconsolen sowie Raum zum Entspannen bieten. Mit Solarmodulen betrieben, sind sie energieeffizient und auch bei fehlender Infrastruktur einsetzbar.

Zum Zeitpunkt der Abfassung dieses Textes waren die ersten zwei Pods nach Jakarta (Indonesien) und Tin Can Island (Nigeria) unterwegs, und die restlichen sollten bald in Senegal, Kolumbien und Brasilien sein.

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



Kostenlose ITF-Apps: “ITF Seafarers” und “ITF Wellbeing”



ITF Seafarers (Seeleute)

- Informationen über dein Schiff
- Was eine Gewerkschaft für dich tun kann
- Hilfe in Krisensituationen erhalten
- Mit der ITF Verbindung aufnehmen
- Eine/n ITF-Inspektor*in oder eine ITF-Seeleutegewerkschaft finden

ITF Wellbeing (Wohlbefinden)

Machst du dir Gedanken zu HIV/Aids, Geschlechtskrankheiten, Tuberkulose, Malaria, Zika-Virus oder Stress?

Aktuelle Inforationen und Ratschläge:

- Symptome
- Übertragung
- Behandlung
- Vorbeugung
- Häufige Missverständnisse hinsichtlich der Krankheit

Sie sind kostenlos und sowohl für *Android*- als auch *iOS*-Geräte erhältlich. Download über deinen *App Store* oder unter www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm



Andere Wege, sich über das Leben auf See auf dem Laufenden zu halten:

- Die neuesten Nachrichten verfolgen und kommentieren, unter #itfseafarers auf Twitter
- Mit ITF- und Gewerkschaftsnachrichten unter @ITFglobalunion auf Twitter sowie unter www.facebook.com/ITFseafarerssupport Schritt halten

Laschen im Hafen ist Sache der Hafenbeschäftigten

Wird von dir verlangt, Lasch- und Sicherungsarbeiten an Containern auf Schiffen im Hafen auszuführen?

Falls man dich auffordert, im Hafen Lasch- oder Loslascharbeiten auszuführen und keine schriftliche Erlaubnis der örtlichen Hafengewerkschaft vorliegt, verstößt deine Reederei möglicherweise gegen einen ITF-Tarifvertrag. Gib uns in diesem Fall Bescheid, indem du unter Schilderung des Vorfalls, Name des Schiffes und Standort eine E-Mail an folgende Adresse schickst: Reclaimlashing@itf.org.uk

Wir werden deine Angaben bei der ITF vertraulich behandeln und deinem Arbeitgeber nichts sagen.

Schütze deine Sicherheit und unterstütze deine Kolleginnen und Kollegen im Hafen, indem du dich weigerst, Lasch- und Loslascharbeiten auf Schiffen unter ITF-Vertrag im Hafen auszuführen.