

SEELEUTE- BULLETIN



INTERNATIONALE
TRANSPORTARBEITER-
FÖDERATION

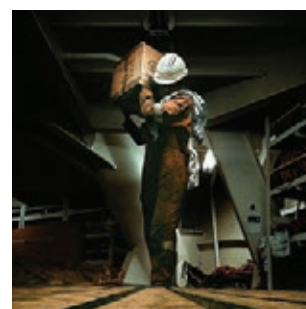
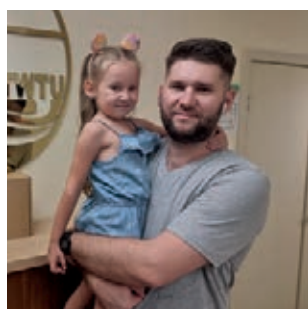
ERFOLGREICH FÜR SEELEUTE

IN DIESER AUSGABE:
75 JAHRE BILLIGFLAGGENKAMPAGNE
UNTERSTÜTZUNG FÜR SEELEUTE DER UKRAINE

DEIN 12-SEITIGER ITF-LEITFADEN MIT HILFSANGEBOTEN

German Nr. 37/2023





- 4 ERFOLGE DER BILLIGFLAGGENKAMPAGNE 2022**
- 5 75 JAHRE BILLIGFLAGGENKAMPAGNE**
- 10 ZURÜCKKLASSUNG**
- 11 LEBEN AUF SEE**
- 16 IM FOKUS: GEWERKSCHAFTEN IN DER UKRAINE**
- 17 AUSWIRKUNGEN DER COVID-PANDEMIE**
- 18 GESUNDHEIT UND WOHLBEFINDEN**

HERAUSNEHMBARER LEITFADEN: 12 SEITEN MIT RATSCHLÄGEN, INFORMATIONEN UND KONTAKTDATEN

- 19 IM PROFIL: JACKIE DOE (DOWUL, LIBERIA)**
- 20 KABOTAGE**
- 21 BERAUBT IN AUSTRALISCHEN GEWÄSSERN**
- 22 'SHIPBESURE' UND BETRUGSMASCHEN**
- 24 ENTWICKLUNGEN IM SEKTOR**
- 26 FÄHREN**
- 27 IM PROFIL: ITF-INSPEKTOR*INNEN**
- 32 BEKÄMPFUNG VON GENDER-DISKRIMINIERUNG**
- 33 ITF-WOHLTÄTIGKEITSSTIFTUNG FÜR SEELEUTE**
- 34 HAFENBESCHÄFTIGTE**
- 35 FISCHEREIBESCHÄFTIGTE**
- 36 ITF-WEBSITES UND SOZIALE MEDIEN**

Für die digitale Version des Bulletins bitte den folgenden Code ein-scannen:



Bei der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) handelt es sich um einen internationalen Gewerkschaftsdachverband von Verkehrsgewerkschaften, der über 18 Millionen Beschäftigte in der Verkehrswirtschaft in 735 Mitgliedsorganisationen aus 153 Ländern vertritt, darunter fast eine Million Seeleute in 211 ITF-Gewerkschaften. Sie gliedert sich in acht Fachsektionen auf: Seeleute, Fischereiwirtschaft, Binnenschifffahrt, Häfen, Eisenbahn, Straßentransport, Zivilluftfahrt und Fremdenverkehrsdienste. Die ITF vertritt Arbeitnehmer*innen im Verkehrssektor auf weltweiter Ebene und fördert ihre Interessen durch globale Kampagnen und Solidarität. Weltweit arbeiten in den Häfen 125 Inspektor*innen und Kontaktpersonen für die ITF.

ITF-SEELEUTE-BULLETIN Nr. 37/2023

Von der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF), 49-60 Borough Road, London SE1 1DR, Großbritannien, im Jahr 2023 veröffentlicht. Weitere Exemplare des Seeleute-Bulletins (in englischer, arabischer, chinesischer, deutscher, indonesischer, japanischer, burmesischer, russischer, spanischer und türkischer Sprache) sind bei der ITF unter obiger Adresse erhältlich. Darüber hinaus können hier PDF-Versionen heruntergeladen werden: tinyurl.com/itfseafarers

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



“Wir entlarven weiterhin Betrüger, die es auf arbeitssuchende Seeleute abgesehen haben, und geben unsere erfolgreiche Bloßstellung eines weiteren skrupellosen Bemannungsagenten bekannt.”

Liebe Freundinnen und Freunde,

dieses Jahr wurde durch die russische Invasion der Ukraine überschattet. Die Gewerkschaft MTWTU, welche ukrainische Seeleute vertritt, sprach mit dem *Seeleute-Bulletin* über die Auswirkungen der Invasion auf ihre Mitglieder und deren Angehörige. Auch erfahren wir, wie die ITF-Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute ukrainische Kadett*innen bei der Fortsetzung ihrer Ausbildung unterstützt.

Diese Ausgabe des *Seeleute-Bulletins* begeht das 75jährige Bestehen der ITF-Kampagne gegen Billigflaggen. Dank unserer Bemühungen wird dieses verrufene System konsequent auf die internationale Tagesordnung gesetzt. Wir erklären, was Billigflaggen wirklich für Seeleute bedeuten und feiern die Erfolge, die unsere Inspektor*innen gemeinsam mit den uns angeschlossenen Gewerkschaften erzielen konnten.

Von der Internationalen Arbeitsorganisation hören wir, wie die neuen Ergänzungen zum Seearbeitsübereinkommen zusätzliche Schutzmaßnahmen für Seeleute im Zuge der Covid-Pandemie vorsehen.

Wir entlarven weiterhin Betrüger, die es auf arbeitssuchende Seeleute abgesehen haben, und geben unsere erfolgreiche Bloßstellung eines weiteren skrupellosen Bemannungsagenten bekannt. Du kannst nachlesen, wie unsere Ship-BeSure-Website durch den Anheuerungsprozess führt und dir dabei hilft, Betrugsmaschen sicher zu umfahren.

Wir richten unseren Blick auf die illegale Entlassung von 786 Fährbeschäftigten in Großbritannien. Dabei wurden die menschlichen Kosten des Sozialdumpings aufgedeckt und öffentliche Empörung ausgelöst. Die gewerkschaftlichen Bemühungen um die Beendigung dieses Missstands in der Fährschiffahrt werden beleuchtet.

Eine neue Arbeitsgruppe – bestehend aus ITF, der ihr angeschlossenen Seeleutegewerkschaften, Reedern sowie UN-Gremien – hat festgestellt, dass ca. 800.000 Seeleute bis Mitte der 2030er Jahre zusätzliche Schulungen benötigen, um eine grünere Schifffahrt zu erzielen. Wir untersuchen diese enorm wichtige Entwicklung.

Unser zwölfseitiger heraustrennbarer Teil ist vollgepackt mit wichtigen Infos zur Kontaktaufnahme mit einer*inem ITF-Inspektor*in und wie sie euch helfen können, sowie Ratschlägen zu Verträgen und Rechtsansprüchen.

Das *Seeleute-Bulletin* befasst sich mit den anhaltenden Auswirkungen der Covid-Krise auf einige Seeleute. Während China langsam seine Covid-Einschränkungen lockert, habe ich die Hoffnung, dass wir 2023 das Schlimmste der Pandemie hinter uns lassen können. Erneut danke ich allen Seeleuten und anderen Verkehrsbeschäftigten, die die Welt in Bewegung hielten, während ein Großteil unseres Lebens zum Stillstand kam.

Mit solidarischen Grüßen

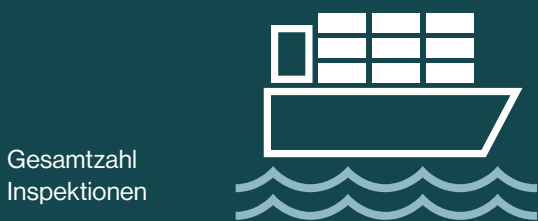
Stephen Cotton
ITF-Generalsekretär

Die ITF-Billigflaggenkampagne in Zahlen

(Stand: 4. April 2023)

ITF-INSPEKTIONEN

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



8.714



7.483

MIT Problemen



1.231

OHNE Probleme

DIE FÜNF GRÖSSTEN PROBLEMBEREICHE

die im Rahmen von ITF-Inspektionen angetroffen wurden



1.941

VERTRAGSVERLETZUNG



435

TARIFVERTRAG



1.549

AUSSTEHENDE HEUERN



914

NICHTEINHALTUNG INTERNATIONALER NORMEN




256

GESUNDHEIT

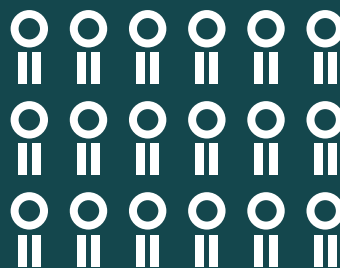
(Stand: 31. Dezember 2022)

ITF-VERTRÄGEN UNTERLIEGENDE SCHIFFE UND SEELEUTE

GESAMTSUMME BEIGETRIEBENER HEUERN



36.316.548 US-Dollar



280.687

Gesamtzahl der Seeleute, die ITF-Verträgen unterliegen



13.260

Gesamtzahl der Verträge

75 Jahre Billigflaggenkampagne

Foto: Karlo Immanuelle D. Garcia

Es sind nun 75 Jahre vergangen, seitdem die ITF ihre Kampagne gegen die Geißel der Billigflaggen (FOC) in der Seeschifffahrt aufnahm. In dieser Zeit hat sie das Thema auf die internationale Tagesordnung gesetzt, und ihre Inspektor*innen und Gewerkschaften haben sich unermüdlich für die Sicherung menschenwürdiger Heuern und Arbeitsbedingungen für Seeleute auf Billigflaggenschiffen eingesetzt. **Steve Trowsdale**, Koordinator des ITF-Inspektor*innen-Teams, berichtet von einigen Höhepunkten und erklärt, warum Billigflaggen weiterhin existieren

Warum es Billigflaggen gibt

Bei einem Billigflaggenschiff handelt es sich um ein Schiff, das unter der Flagge eines Staates fährt, die nicht dem Staat des Eigentümers entspricht.

Obwohl sie oft in internationalen Gewässern fahren, müssen Schiffe in einem einzelnen Staat registriert sein. Dieser Staat, der sogenannte Flaggenstaat, ist rechtlich für die Gewährleistung verantwortlich, dass die Schiffseigentümer bestimmte Grundsicherheitsnormen und Sozialnormen für die Besatzung einhalten.

Auf der schmutzigen Seite der Schifffahrtsindustrie richten die Schiffseigentümer weitaus häufiger ihr Augenmerk auf das Geschäftsergebnis als auf das Wohlergehen der auf ihren Schiffen beschäftigten Seeleute. Das Billigflaggensystem ist attraktiv, weil sie damit Geld sparen können. Eine ausländische Flagge bietet günstige Registergebühren sowie niedrige oder gar keine Steuern.

Das Ausflaggen eines Schiffs in ein ausländisches Register eröffnet darüber hinaus einen Weg, der Arbeitsgesetzgebung im Staat der Eigentümerschaft zu entgehen, um billigere und niedrigere Heuer- und Arbeitsnormen für die Seeleute an Bord anzuwenden. Kurz gesagt können sich Schiffseigentümer, die ihre Schiffe ausflaggen, wirksam von ihrer moralischen und finanziellen Verantwortung für die von ihnen beschäftigten Seeleute lösen.

Dazu kommt der finanzielle Anreiz, der Staaten ohne eigene Schifffahrtsindustrie dazu treibt, ein Schiffsregister einzurichten. Mit der Erhebung von Gebühren für Schiffseigentümer lässt sich leicht Geld verdienen. Somit können ausländische Flaggenstaaten Geld einnehmen, ohne die Verbindlichkeiten gegenüber der Besatzung einzuhalten, die mit einem echten Flaggenstaat einhergehen. Für die Register besteht kein Anreiz, die Gesetze zu strengen Sicherheits- und Sozialnormen durchzusetzen, da dies ihre Reedereikunden finanziell belasten würde. Einige dieser Register haben mangelhafte Sicherheits- und Ausbildungsstandards, und sie legen hinsichtlich der Nationalität der der Besatzungsmitglieder keine Beschränkung auf.

Im schäbigen, ausbeuterischen Billigflaggensystem ist es, wie wenn die Polizei von den Straftätern bezahlt wird.

Auswirkungen auf das Wohlergehen der Besatzungen

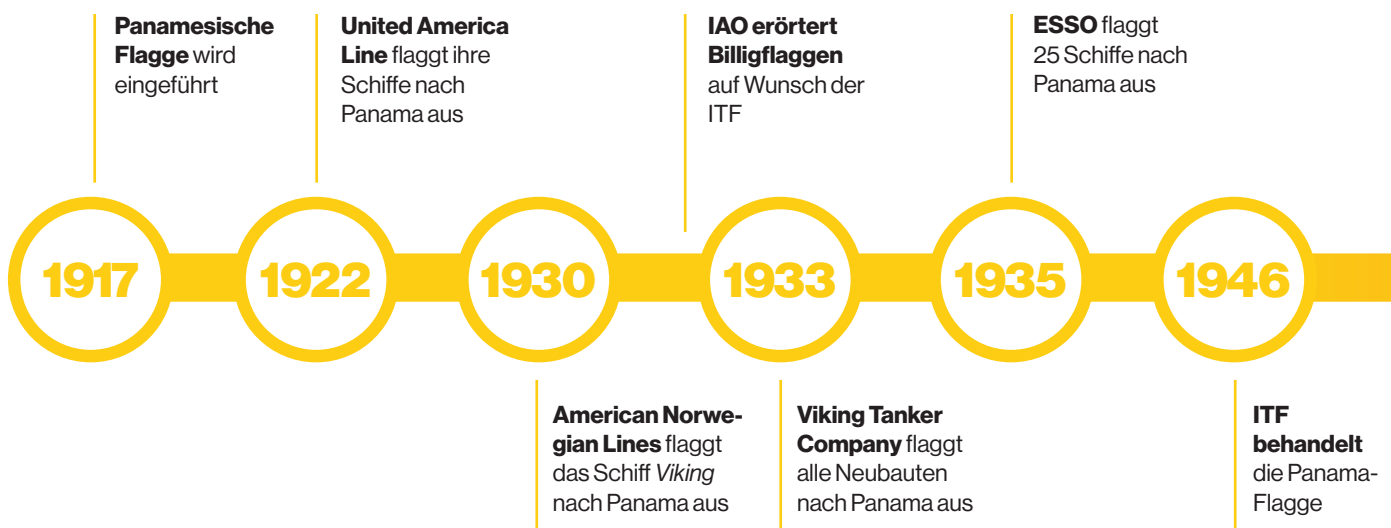
Das Seearbeitsübereinkommen MLC soll einheitliche Wettbewerbsbedingungen gewährleisten, damit Schiffe weltweit die gleichen Normen zur Behandlung von Seeleuten einhalten.

Doch es gibt eine gravierende Lücke die es erlaubt, das Billigflaggensystem als Instrument zu nutzen, um Verantwortlichkeiten für das Wohlergehen der Seeleute abzuwälzen. Seeleute sind im Spannungsfeld verschiedener Interessen gefangen, wobei alle sie an letzter Stelle der Prioritätenliste setzen. Infolgedessen werden Seeleute ausgebeutet – manchmal wochen-, manchmal monate- und nur allzu oft sogar jahrelang.

Viele missbrauchte und ausgebeutete Seeleute fürchten sich davor, sich zu beschweren oder um Hilfe zu bitten.

Unter den im Rahmen von ITF-Inspektionen auf Billigflaggenschiffen aufgedeckten Missständen finden sich am häufigsten:

- äußerst niedrige Bezahlung
- schlechte Bedingungen an Bord
- unzureichende Versorgung mit Lebensmitteln und sauberem Trinkwasser
- lange Arbeitszeiten ohne angemessene Ruhezeiten und daraus resultierend Stressbelastung und Übermüdung
- verzögerte Auszahlung oder Nichtzahlung von Heuern, manchmal monatelang
- unsichere Schiffe
- mangelhafte Sicherheitspraktiken, die zu schweren Unfällen und geringen Aussichten auf Entschädigung ohne Hilfe führen
- Untätigkeit bei der Verantwortung für zurückgelassene Seeleute
- Seeleute haben bei Bedarf keinen Zugang zu medizinischen Einrichtungen.



Die Heimatländer der Besatzungsmitglieder können nur wenig zum Schutz dieser Seeleute beitragen, da die an Bord geltenden Vorschriften oft die des Registerstaats sind. Aus diesem Grund sind die meisten Seeleute an Bord von Billigflaggenschiffen nicht Mitglied einer Gewerkschaft. Außerdem liegen Billigflaggenschiffe außerhalb der Reichweite einer einzelnen Seeleutegewerkschaft, da sie keine echte Nationalität haben. Da kommt die ITF ins Spiel.



Die Rolle der ITF bei deinem Schutz

Die ITF hat einen einzigartigen und mächtigen Einfluss auf die Heuern und Arbeitsbedingungen von Seeleuten, die an Bord von Billigflaggenschiffen arbeiten. Die Föderation verhandelt ITF-Verträge mit Schiffseigentümern, und ihre Inspektor*innen überwachen die Einhaltung dieser Verträge. Darüber hinaus beantworten und untersuchen ITF-Inspektor*innen die Beschwerden von Seeleuten und reagieren auf deren Hilferufe.

Unermüdlich arbeiten ITF-Inspektor*innen mit örtlichen maritimen Gewerkschaften zusammen, um die Rechte der Seeleute dort zu fördern und zu schützen, wo weder Schiffseigentümer noch Flaggenstaaten ihren Pflichten nachkommen.

Bei Schwierigkeiten an Bord sollte man mit einer örtlichen Gewerkschaft Kontakt aufnehmen oder mit dem*der ITF-Inspektor*in in dem Staat, wo man sich gerade befindet oder den man ansteuert. Sollte es dort keine Gewerkschaft oder Inspektor*in geben, kann man per E-Mail das ITF-Supportteam für Seeleute unter seafsupport@itf.org.uk erreichen.

Die Macht der Billigflaggenkampagne

Bei der 1917 eingerichteten Panama-Flagge handelt es sich um die erste Billigflagge. Schon bald zog sie namhafte Schifffahrtsunternehmen an, die ihre Schiffe dorthin ausflaggten, darunter ESSO im Jahr 1935.

Als Reaktion auf diese beunruhigende Entwicklung rief die ITF im Rahmen ihres Osloer Kongresses 1948 offiziell ihre Billigflaggenkampagne ins Leben. Im selben Jahr wurde die Liberia-Flagge eingerichtet, und der Trend sollte sich verstärken. Bis 2022 gab es 42 Billigflaggenregister (vollständige Liste unter <https://www.itfseafarers.org/en/focs/current-registries-listed-as-focs>).

Die Kampagne liegt in der gemeinsamen Verantwortung der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften der Seeleute und Hafenbeschäftigten, und beide Gruppen sind im Entscheidungsgremium der Kampagne vertreten: dem Fair-Practices-Ausschuss (FPC).

Die politische Komponente der ITF-Kampagne zielt auf die Abschaffung des Billigflaggensystems. Zu diesem Zweck wird die weltweite Akzeptanz einer echten Verbindung zwischen dem tatsächlichen Eigentümer eines Schiffes und der Flagge, unter der es fährt angestrebt, in Übereinstimmung mit dem UN-Seerechtsübereinkommen.

Die skrupellosen Schiffseigentümern durch das Billigflaggensystem angebotenen finanziellen Anreize bedeuten, dass es sich um eine lange, harte Kampagne handelt. Dennoch hat die ITF international zu einem viel breiteren Verständnis dieses Systems beigetragen und das Thema auf die Tagesordnung von Regierungen, UN-Gremien wie der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) sowie der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) als auch der Schifffahrtsindustrie im weiteren Sinne gesetzt.

Solange das System existiert, kämpft die ITF weiterhin für die Durchsetzung menschenwürdiger Mindestheuern und -arbeitsbedingungen für Seeleute, die auf Billigflaggenschiffen

ITF-Kongress in Oslo (Norwegen) startet die Billigflaggenkampagne und ruft zum internationalen Boykott auf

ITF-Kongress in Stuttgart (Deutschland) richtet Wohlfahrtsfonds ein

ITF-Kongress in Amsterdam (Niederlande) fordert internationalen Boykott von Schiffen unter der Flagge Panamas, Liberias, Honduras und Costa Ricas

1948

1950

1952

1956

1958

Liberia-Flagge wird eingerichtet

Gründung der **ITF-Sonderabteilung für Seeleute (SSD)**

50 Billigflaggenschiffe unterliegen Tarifverträgen

Billigflaggentonnage erreicht 9M Tonnen

8 BILLIGFLAGGEN

arbeiten, unabhängig von deren Nationalität. Die ITF ist zur Fahnenträgerin für die Verteidigung ausgebeuteter und schlecht behandelter Seeleute auf der ganzen Welt geworden.

ITF-Verträge

Die ITF und die ihr angeschlossenen Seeleutegewerkschaften entwickelten 1971 die ersten ITF-Verträge.

Die häufigste Form ist der alle zwei Jahre im Internationalen Verhandlungsforum (IBF) von der ITF und der Gemeinsamen Verhandlungsgruppe aus spezifischen Reederverbänden ausgehandelte Rahmenvertrag. Diese IBF-Verträge sind nur auf Seeleute auf Schiffen anzuwenden, die Reedereien aus diesen Verbänden gehören, und können nur von ITF-Mitgliedsgewerkschaften abgeschlossen werden. Die Gewerkschaften verwenden sie als Verhandlungsgrundlage für nationale Verträge mit Reedereien in ihrem Land, sowie manchmal als Unternehmenstarifverträge.

Eine zweite Vertragsform ist die der Gesamtbemannungskosten (TCC). Diese müssen von der ITF genehmigt und vom Schiffseigentümer (nutznießender Eigentümer, Betreiber oder Schiffsmanger) und einer Gewerkschaft aus dem Land, wo der nutznießende Eigentümer ansässig ist, oder manchmal einer Gewerkschaft aus den Arbeitskräfte bereitstellenden Ländern unterzeichnet werden. Damit wird sichergestellt, dass der Vertrag alle nationalen Gesetze und Gepflogenheiten berücksichtigt und dass die Besatzungsmitglieder ihrer eigenen nationalen Gewerkschaft beitreten können.

ITF-Verträge binden den Arbeitgeber rechtlich an den Tarifvertrag (CBA), der alle Einzelheiten über die Heuer- und Arbeitsbedingungen der auf dem Schiff beschäftigten Besatzungsmitglieder regelt. Er sieht auch für jedes Crewmitglied einen Seearbeitsvertrag (SEA) vor, worin Details über den*die Seefahrer*in, den Arbeitgeber, das Schiff sowie die CBA-Heuern und -Bedingungen festgehalten sind, die für das einzelne Besatzungsmitglied zur Anwendung kommen.

Bis 1952 unterlagen 50 Billigflaggenschiffe gewerkschaftlichen Verträgen. Bis 2022 gab es 11.862 gültige Verträge, wovon 10.953 für Billigflaggenschiffe abgeschlossen wurden. Die fünf Flaggen mit den meisten Schiffen unter ITF-Vertrag waren Panama, die Marshall-Inseln, Liberia, Malta und die Bahamas.

ITF-Inspektor*innen

Um die Einhaltung der ITF-Verträge zu überwachen, wurde 1971 das ITF-Inspektorat ins Leben gerufen, und die ersten Inspektoren wurden in Australien, Finnland, Großbritannien, Italien und den USA ernannt.

Bis 2022 überwachte ein Netzwerk aus 125 ITF-Inspektor*innen und -Kontakten in mehr als 104 Häfen in 55 Staaten diese Verträge. Die Struktur des Inspektor*innen-Teams ist weiterhin vorwiegend männlich, ein Spiegelbild der Beschäftigung in der Seeschifffahrt. Derzeit sind 10 Inspektor*innen unter 35 Jahre alt, und 18 Frauen.

Jedes Jahr treiben ITF-Inspektor*innen und angeschlossene Gewerkschaften Millionen von Dollar an unbezahlten Heuern und Entschädigungen für Tod oder Verletzung im Namen von Seeleuten ein, die sich sonst nirgendwo hinwenden können.



In den vergangenen zehn Jahren (einschließlich der Covid-Pandemie, als Inspektionen erheblich eingeschränkt waren):

haben ITF-Inspektor*innen
102.407
Schiffsinspektionen durchgeführt.

haben ITF-Inspektor*innen an Seeleute geschuldete Heuern in Höhe von insgesamt mehr als
USD 450 Millionen
(USD 450.957.104) eingetrieben.

ITF-Standard-Tarifvertrag beschlossen

ITF-TCC-Vertrag beschlossen

Internationales Verhandlungsforum (IBF) gegründet

7 neue Flaggen werden zu Billigflaggen erklärt

1971

1980

1984

2003

2006

2021

ITF-Inspektorat wird gegründet, wobei Inspektoren in Australien, Finnland, Italien, Großbritannien und den USA ernannt werden

Internationales Schiffsregister Isle of Man wird eingerichtet

Start der Kampagne gegen Billighäfen (POC)



Sieben Jahre in der Sklaverei, dank des Billigflaggensystems

Zehn Jahre, nachdem er als Ingenieur an Bord der *Al Maha* ging, sitzt Abdul Naser Saleh immer noch dort fest – und hat seit 2015 keine Heuern erhalten. Laut **Mohamed Arrachedi**, Billigflaggen-Netzwerk-Koordinator (Arabische Welt und Iran) der ITF, leidet der Seemann weiterhin, während diejenigen, die seine Lage klären sollten, untätig bleiben

Hier handelt es sich um einen klaren Fall moderner Sklaverei: Saleh wurde vom Schiffseigentümer ausgetrickst und überredet, damit er auf seinem Posten bleibt, während andere Besatzungsmitglieder kamen und gingen. Saleh, ein syrischer Staatsbürger, hat sowohl in Ägypten als auch im Sudan Angehörige, die er jedoch nicht unterstützen kann, weshalb sie auf Freunde angewiesen sind und Schulden anhäufen. Nur einmal konnte er seine Kinder besuchen.

“Ich habe meine Heuern gefordert, aber nur Drohungen erhalten,” erzählte mir Saleh in einer Nachricht vom 19. September 2022. “Als der ursprüngliche Eigentümer verstarb, übernahm sein Sohn und erklärte sich bereit, den Betrag in Höhe von USD140.000 an ausstehenden Heuern zu bezahlen. Er unterzeichnete sogar ein Dokument. Aber das Geld kam nie an.”

Die ITF tut ihr Möglichstes. Wir haben die derzeitigen Eigentümer Abalkhail Marine Navigation, den Flaggenstaat Tansania sowie die saudi-arabische Schifffahrtsbehörde angeschrieben und die Zahlung von Salehs ausstehenden Heuern sowie seine

Rückführung in die Heimat gefordert. Bis Ende Dezember 2022 waren die einzigen Reaktionen eine Schiffsinspektion durch die saudische Hafenstaatkontrolle und die Mitteilung der tansanischen Behörden, dass sie den Fall prüfe. Der Eigentümer antwortete überhaupt nicht.

Die ITF fordert darüber hinaus die Zahlung geschuldeter Heuern für vier weitere syrische Seeleute an Bord, die keinerlei Zahlung erhalten haben, seitdem sie im Juli 2022 anheuerten. Zwei andere Besatzungsmitglieder wurden ohne Bezahlung auf ein anderes Schiff versetzt, und drei andere wurden in die Heimat zurückgeführt. Weitere ehemalige Besatzungsmitglieder aus dem Sudan gehen vermutlich gerichtlich gegen den Eigentümer vor.

Saleh arbeitet noch immer auf der *Al Maha*, derzeit im Hafen von Dschidda im Königreich Saudi-Arabien.

Traurigerweise für Saleh handelt es sich bei Tansania um eines der schlimmsten Billigflaggenregister. Nach Inspektionen der Hafenstaatkontrolle im November 2022 wurden elf in Tansania registrierte Schiffe aufgrund von Mängeln aus Häfen in Europa und entlang der nordamerikanischen Atlantikküste verbannt. Darüber hinaus gab es in den vergangenen drei Jahren 15 Fälle von aufgegebenen Schiffen unter der Flagge Tansanias.

Kein Staat sollte ein offenes Register betreiben, wenn ihm die Fähigkeit zur Durchsetzung grundsätzlicher Arbeitsrechte auf den bei ihm registrierten Schiffen fehlt. Ein Fall wie Salehs wäre nie passiert, wäre da nicht das Billigflaggensystem. ■



Foto: Pedro V. Soto III

Vorsichtsmaßnahmen gegen Zurücklassung

Sprunghaft ansteigende Fälle von Zurücklassung bedeuten, dass Seeleute alles tun müssen, um sich selbst zu schützen, so **Steve Trowsdale**, Koordinator des ITF-Inspektor*innen-Teams

Die Zahl der Zurücklassungen steigt stetig an, mit einer besonders deutlichen Zunahme während der Covid-Pandemie. Im Jahr 2018 wurden 34 Fälle von Zurücklassung gemeldet; 2022 waren es 118, wovon 113 von der ITF gemeldet wurden. Insgesamt beliefen sich die geschuldeten Heuern für diese 113 Fälle auf eine Summe von über USD 9,9 Millionen, und ITF-Inspektor*innen unterstützten mehr als 1.300 Seeleute an Bord.

Gemäß Seearbeitsübereinkommen (Maritime Labour Convention – MLC) handelt es sich um Zurücklassung, wenn der Schiffseigentümer:

- die Kosten für die Heimschaffung des*der Seefahrer*in nicht übernimmt; oder
- den*die Seefahrer*in ohne notwendigen Unterhalt und Unterstützung sich selbst überlassen hat; oder
- sonstwie einseitig seine Verbindungen zum*zur Seefahrer*in abgebrochen hat, darunter Nichtzahlung der vertraglichen Heuern für einen Zeitraum von mindestens zwei Monaten.

Alle von ITF-Inspektor*innen bearbeiteten Fälle ergaben sich aus Hilfesuchen von Seeleuten. Wir können keine Unterstützung leisten, wenn ihr nicht vorher Verbindung zu uns aufnehmt.

Hilf dir selbst, indem du diese vier grundlegenden Schritte befolgst:

1. Bemühe dich in erster Linie, Risiken zu vermeiden. Bevor man etwas unterschreibt, sollte man alle verfügbaren Informationen über ein Schiff überprüfen. Verwende dabei Webseiten, die Einzelheiten über Position und Zielhafen von Schiffen darstellen. Und nutze die IAO-Datenbank, die alle aufgegebenen Schiffe auflistet: <https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.home>. (Suche auf Grundlage der IMO-Nummer, falls der Name des Schiffes geändert wurde.)

2. Sei wachsam an Bord. Die Nichtzahlung von Heuern über Wochen ist ein Warnzeichen dafür, dass ein Arbeitgeber möglicherweise kurz davor steht, das Schiff mitsamt Besatzung aufzugeben. Das MLC schreibt mindestens monatlich zu zahlende Heuern vor. Erhält man also mehr als einen Monat lang keine volle Heuerzahlung, stellt dies einen Verstoß gegen das MLC dar.

3. Handle rasch. Wenn du glaubst, in Gefahr von Zurücklassung zu sein, WARTENICHT. Reagiert dein Schiffseigentümer nicht, kontaktiere die Versicherungsgesellschaft. Die Versicherung deckt bis zu vier Monate deiner ausstehenden Heuern und Ansprüche aus deinem Arbeitsvertrag oder Tarifvertrag (CBA) ab, sowie angemessene Aufwendungen (z.B. Heimschaffung, Unterkunft, wesentliche Vorräte, medizinische Versorgung) ab dem Zeitpunkt der Zurücklassung bis zur Ankunft zuhause.

4. Erhebe deine Stimme. Falls Eigentümer oder Versicherer nicht helfen, sollte die Angst vor dem Arbeitgeber dich nicht daran hindern zu handeln. Melde dich bei der ITF – du kannst absolut vertraulich mit uns sprechen.

Kontaktaufnahme per E-Mail unter: abandonment@itf.org.uk. ■

Vier im Stich gelassene Besatzungen wieder in der Heimat, doch Heuern weiterhin ausstehend

Das *Seeleute-Bulletin* befasst sich damit, wie die ITF beim Eintreiben ausstehender Heuern den pakistanischen Besatzungen von vier unter Panama-Flagge fahrenden Tankern hilft, die vom Eigentümer St. James Shipping aufgegeben wurden



Zwei der Schiffe wurden in Indien aufgegeben – die *Aeon* (mit 21 Seeleuten an Bord) in Mumbai und die *Sol* (mit 20 Seeleuten) in Hazira. Die *Lua* (mit 22-köpfiger Besatzung) wurde in Las Calderas (Dominikanische Republik) aufgegeben, und die *Ariana* (mit 23 Crewmitgliedern) in Al Mocha (Jemen).

Während die Hypotheksgläubiger versuchten, die Schiffe wieder in Besitz zu nehmen, verschärfte sich die Notlage der verzweifelten Seeleute, die seit Monaten keine Heuern erhalten hatten, durch Nahrungsmittel-, Trinkwasser- und Treibstoffmangel. Am 22. Juli 2022 warnten die Kapitäne der *Sol* und *Aeon*, dass ihre Schiffe von einem Stromausfall durch ausfallende Generatoren, erschöpfte Treibstoffvorräte und fehlende wichtige Ersatzteile bedroht seien.

Seitdem er sich seit Juli 2022 mit dem Fall befasst, führt ITF-Berater John Wood einen komplexen und frustrierenden Briefwechsel mit dem Eigentümer St. James Shipping, den Hypothekengläubigern Entrust mit ihren Anwälten, dem American Club, der Bemannungsagentur Global Radiance Ship Management, Charterern, Ladungsempfängern und anderen.

Wood riet den Kapitänen der *Sol* und *Aeon*, sich an keinerlei kommerziellem Betrieb zu beteiligen, bis die Besatzungen bezahlt und mit Vorräten versorgt seien. Als ein indisches Gericht die *Sol* anwies ihre Ladung Treibstoff zu löschen und der Kapitän sich weigerte, stellten die Anwälte des Ladungsempfängers Oleo Energy ihm einen Verweisungsbefehl zu, mit dem ihm und der Besatzung bei Missachtung der gerichtlichen Verfügung Haftstrafe angedroht wurde.

Im August 2022 erzielte Wood eine Vereinbarung mit Entrust und ihren Londoner Anwälten über die Auszahlung und Heimführung der Besatzungen an Bord der *Aeon*,

Sol und *Lua* – doch Entrust hielt die Vereinbarung nicht ein. Der American Club hatte seinen P&I-Schutz für die St. James-Flotte zurückgezogen, musste nach dem Seearbeitsübereinkommen (MLC) jedoch weiterhin bestimmte Schutzbestimmungen für die zurückgelassenen Seeleute einhalten. Während der Club die Besatzung der *Lua* schließlich in die Heimat zurückführte und ihr die nach dem MLC vorgesehenen Heuern für vier Monate auszahlte, tat er das nicht für die Crews der anderen drei Schiffe.

Die *Sol* und die *Aeon* sind inzwischen durch indische Gerichte verkauft und die Besatzungen heimgeschafft worden. Die ITF hat zwecks Vertretung beider Besatzungen Anwälte berufen, die deren geschuldete Heuern aus den Verkaufserlösen einfordern, welche bei Gericht eingezahlt wurden.

Die ITF hat ebenfalls Anwälte für die Arrestierung der *Lua* engagiert, um die ausstehenden Heuern der Besatzung (die über die vom American Club bezahlten vier Monate hinausgingen) sicherzustellen.

Die Besatzung der *Ariana* wurde schließlich bis einschließlich 26. Juli von St. James bezahlt, konnte jedoch das Schiff erst am 31. Juli 2022 verlassen, um die Heimreise anzutreten und kam erst am 5. August zuhause in Karachi an. Die ITF erstrebt weiterhin die Zahlung der Gesamtsumme von USD21.033,33 an ausstehenden Heuern für diese Besatzung. ■

ITF-Inspektor Andrey Chernov (Bildmitte) mit Seeleuten der *Viva Trinity*



Im Hafen von Klaipeda hängen-geblieben? Für Beratung mit örtlichem ITF-Inspektor Kontakt aufnehmen

Zwei Seeleute, die aus medizinischen Gründen für arbeitsunfähig erklärt wurden, steckten einen Monat lang an Bord fest, während ein Problem mit dem staatlichen Grenzschutzdienst im litauischen Hafen von Klaipeda geklärt wurde. Der örtliche ITF-Inspektor **Andrey Chernov** berät alle nicht-EU-Besatzungsmitglieder, die sich mit ähnlichen Schwierigkeiten in diesem Hafen konfrontiert sehen

Die unter der Flagge Panamas fahrende *Viva Trinity* lag vom 15. September bis 20. November 2022 außerhalb Klaipedas vor Anker. Zwei russische Matrosen fühlten sich unwohl – einer mit hohem Blutdruck, der andere mit Schmerzen im Knie – und wurden zwei Mal ins Krankenhaus gebracht. Beide Male wurden die Seeleute für arbeitsunfähig erklärt und aufgefordert, die medizinische Behandlung in ihrem Heimatland fortzuführen.

Als Nichteinwohner eines Schengen-Staates benötigten die Männer ein Transitreisevisum. Die Grenzbehörde verweigerte jedoch die Ausstellung der Visa, bis das Schiff im Hafen sei, und behauptete, die Fälle seien nicht sonderlich bedrohlich.

Aufgrund von Differenzen zur Vereinbarung mit dem Charterer war es nicht klar, ob oder wann die *Viva Trinity* in Klaipeda anlegen würde. Der Schiffseigentümer bot an, die Kosten für die Begleitung der Seeleute durch einen Grenzkontrollbeamten bis an die 85 km entfernte russische Grenze zu übernehmen, doch dies wurde abgelehnt.

Die Litauische Seeleutegewerkschaft verlangte eine Erklärung sowohl vom Leiter der Grenzkontrolle als auch des staatlichen Migrationsamtes, doch erhielten wir keine Antwort. Der Schiffseigentümer forderte die russische Botschaft in Litauen auf, über das Außenministerium Litauens tätig zu werden. Schließlich konnten durch unsere gemeinsamen Anstrengungen die zwei Männer am 15. November 2022 in die Heimat zurückgeführt werden.

Ich habe eine klare Botschaft für Seeleute aus nicht-EU-Staaten: Falls du im Hafen von Klaipeda bist und dir von den örtlichen Grenzbehörden ein Transitvisum verweigert wird, solltest du mit mir Kontakt aufnehmen. Die Behörden müssen sich auf besondere Rechtsvorschriften beziehen, und wenn ich mich einmische, um nach diesen Einzelheiten zu fragen, wird das Visum in der Regel ausgestellt.

Kontaktdetails für alle ITF-Inspektor*innen sind im heraus-trennbaren Teil des *Seeleute-Bulletins* zu finden. ■

Besatzung fünf Monate lang in Griechenland sich selbst überlassen

Nach fünfmonatigem Kampf mit einem unkooperativen Schiffseigentümer und der Hafenbehörde konnte eine zurückgelassene Besatzung endlich heimgeschafft werden. **Luka Simic**, ITF-Inspektor in Kroatien, teilt seinen Bericht

Die Besatzung des unter Panama-Flagge fahrenden Versorgungsschiffs *Mirjana K* wurde im Mai 2022 sich selbst

überlassen, als das Schiff in Piräus (Griechenland) vor Anker lag. Da nutznießender Eigentümer, Crew-Manager und Besatzung alle aus Kroatien stammten, habe ich den Fall in enger Zusammenarbeit mit der Panhellenischen Seeleute-Föderation, der Kroatischen Seeleutegewerkschaft, dem ITF-Inspektor Costas Halas und der ITF-Rechtsabteilung bearbeitet.

Die Besatzung war durch diese traumatische Situation geistig und seelisch erschöpft – die falschen Versprechen des Eigentümers, ihre Flüge zu buchen, ihr Kampf ums Überleben an Bord und ihr verzweifelter Wunsch, zu ihren Angehörigen nach Hause zurückzukehren. Meine Kollegen und ich stellten sicher, dass sie regelmäßig mit Trinkwasser und Lebensmitteln versorgt wurden, und ich verhandelte mit dem P&I-Club eine Vereinbarung zur Zahlung ihrer vollständigen Heuern bis zum Tage ihrer Rückkehr in die Heimat.

Durchgehend unkooperativ waren der Eigentümer Alveus

Zurückgelassene Besatzungen kämpfen um ihre Rechte

Zwei vom ITF-Koordinator in Japan, **Fusao Ohori**, bearbeitete Fälle veranschaulichen deutlich, wie zurückgelassene Seeleute nach wie vor um ihre im MLC festgelegten Rechte auf ausstehende Heuern und Heimschaffung kämpfen.

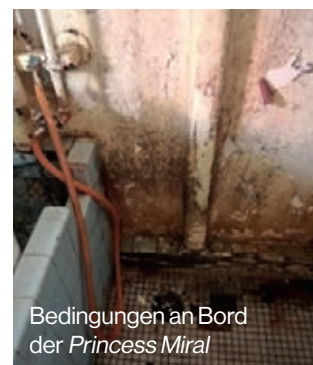
Als die vietnamesische Besatzung der **DuyenHai 1** im Januar 2022 mit der ITF Kontakt aufnahm, waren sie bereits seit 14 Monaten an Bord.

Die Verträge der 18 Seeleute waren längst abgelaufen, und ein Besatzungsmitglied benötigte medizinische Versorgung. Die Crew war mit Lebensmittel- und Treibstoffknappheit konfrontiert, seitdem das Schiff am 24. Dezember 2020 durch ein malaysisches Gericht im Hafen von Labuan arrestiert worden war, Ergebnis einer durch die Schiffscharterer erhobenen Klage.

Die ITF nahm am 14. Januar mit dem Flaggenstaat Panama und dem P&I-Versicherer in Südkorea Kontakt auf. Der Versicherer behauptete, dass Covid-19 es unmöglich mache, die Crew vor dem im Januar 2022 erwarteten Gerichtsurteil heimzuschaffen und auszutauschen, da Vietnam seine Grenzen geschlossen hatte und es kein medizinisches Personal gab, um die Besatzung zu versorgen. Anträge auf Impfung der Besatzung wurden von den malaysischen Behörden abgelehnt.

Das bedeutete, dass die Seeleute auf ihren Austausch warten mussten, bis das Schiff nach Beilegung des Rechtsstreits am 30. April 2022 nach Vietnam zurückkehrte. Bis zu diesem Zeitpunkt waren sie 17 Monate an Bord gewesen.

Am 21. Juni 2022 mussten 15 syrische Besatzungsmitglieder von der indischen Küstenwache gerettet werden, als die



Bedingungen an Bord der *Princess Miral*

Princess Miral vor New Mangalore (Indien) auf Grund lief, weil Seewasser bei rauem Wetter in den Laderaum eingedrungen war. Die traumatisierten Männer wurden in ein Internierungslager gebracht.

Die ITF hatte sich bereits mit der Besatzung beschäftigt, da sie seit dem Anheuern im vorherigen März nur eine Monatsheuer (für April) erhalten hatten und miserable Bedingungen an Bord (wie schmutzige Toiletten, Bäder und Duschen) erdulden mussten.

Als Antwort auf die Forderungen der Seeleute, ihre ausstehenden Heuern für zwei Monate zu bezahlen und sie in die Heimat zurückzuführen, verlangte die Verwaltungsfirma in der Türkei, dass sie sich mit der Zahlung von nur einer Monatsheuer zufrieden geben müssten, bevor man die Heimschaffung organisieren würde.

Im Juli meldeten wir den Fall dem Flaggenstaat Belize sowie der P&I-Versicherungsgesellschaft, und wir informierten die indische Hafenstaatkontrolle. Die P&I wies jegliche Einmischung zurück und behauptete, dass der Fall die Zurücklassungskriterien nicht erfülle, da der Schiffseigentümer in enger Verbindung mit der Besatzung stehe und ihre Heimflüge vorbereite. Trotz der Sorge, dass ihre Angehörigen ohne Geld leben müssten, waren die Männer begierig darauf, nach Hause zu kommen, und so akzeptierten sie schließlich nur eine Monatsheuer und wurden am 3. September 2022 in die Heimat zurückgeführt. Die ITF verfolgt weiterhin die Zahlung ihrer ausstehenden Heuern für vier Monate. ■

Capital sowie die Hafenstaatkontrolle (PSC) in Piräus. Die von Panama geforderte sichere Bemannungsstärke (MSM) schrieb neun Besatzungsmitglieder an Bord des Schiffes vor. Nachdem ein Seemann nach einem Schlaganfall heimgeschafft werden musste und ein zweiter auch krank wurde und wegen eines chirurgischen Eingriffs ebenfalls hätte zurückkehren müssen, ließ ihn die Behörde in Piräus nicht gehen, weil sonst nur sieben Besatzungsmitglieder übrig blieben.

Ich nahm mit der Schifffahrtsbehörde in Panama Kontakt auf, die sich zur Ausstellung einer neuen MSM-Vorschrift von drei Besatzungsmitgliedern bereiterklärte. Doch die PSC unternahm weiterhin nichts – bis die kroatische Botschaft sich einmischte. Der Seemann kehrte in die Heimat zurück, doch die PSC verweigerte jede weitere Heimschaffung – selbst als zwei weitere Seeleute ärztlich für dienstuntauglich erklärt wurden – mit dem Argument, dass das Schiff mit

drei Besatzungsmitgliedern nicht sicher sei. Sie bestand darauf, dass eine neue Besatzung die derzeitige ersetzen müsse. Die Lage war unerträglich.

Die Erleichterung, als die neue Besatzung Ende September endlich in Piräus eintraf, war nur von kurzer Dauer. Hafenbehörde und Polizei ließen sie nicht an Bord, weil die für die Navigation erforderliche Sicherheitsausrüstungsbescheinigung abgelaufen war. Es war nachvollziehbar, dass die PSC die *Mirjana K* zurückhielt. Doch die Verhinderung des Crewaustauschs und Heimschaffung durch die Hafenpolizei und PSC war durch nichts zu rechtfertigen.

In meiner Verzweiflung wandte ich mich an das Sekretariat der Pariser Vereinbarung zur Hafenstaatkontrolle. Mit dessen Hilfe konnten wir den Fall endlich lösen. Die sieben Besatzungsmitglieder wurden am 8. Oktober 2022 nach einem Crew-Austausch heimgeschafft. ■



ITF-Inspektor Jeff Engels (links) befasst sich mit dem Fall; ITF-Inspektor Ryan Brazeau (oben) mit der Crew der *Tai Honesty*

ITF dankt US-Küstenwache für ‘bemerkenswerte’ Hilfe bei Heimschaffung

Die US-amerikanische Küstenwache hilft normalerweise nicht bei der Heimschaffung von Seeleuten, da die USA das Seearbeitsübereinkommen (MLC) noch nicht ratifiziert haben. Doch im Falle der *Tai Honesty* arbeitete die Behörde in Portland/Oregon eng mit der ITF zusammen, um zwölf erschöpfte chinesische Seeleute in die Heimat zurückzuführen. Laut **Jeff Engels**, ITF-Koordinator für die Westküste der USA, war diese Unterstützung sowohl bemerkenswert als auch entscheidend

Bevor die *Tai Honesty* Anfang Mai 2022 im Hafen von Longview einlief, war die US-Küstenwache auf die Belange der zwölf Besatzungsmitglieder bezüglich ihrer Verweildauer an Bord aufmerksam gemacht worden.

Inspektoren der Küstenwache gingen an Bord des unter Panama-Flagge fahrenden Schiffes und befanden es für nicht seetüchtig – doch nicht aufgrund von technischen Problemen oder Schwierigkeiten mit der Maschine. Vielmehr fanden sie zwölf erschöpfte und heimwehkranken chinesische Besatzungsmitglieder vor, die seit mehr als 14 Monaten an Bord festsaßen. Sie beurteilten, dass ihr Zustand “eindeutig eine gefährliche Situation für die Sicherheit des Schiffes und der Wasserstraße” darstelle.

Die USA haben nur fünf IAO-Übereinkommen zu den Rechten von Seeleuten ratifiziert. Im Falle der *Tai Honesty* hatte die

Hafenstaatkontrolle das US-Gesetz über Häfen und Wasserstraßen angewandt, das eingeführt worden war, um die Anforderungen von IAO-Übereinkommen 147 zu erfüllen. Es handelte sich dabei um das erste Mal in meinen 19 Dienstjahren, dass das Gesetz zur Heimschaffung einer über den Vertrag hinaus festsetzenden Crew geltend gemacht wurde. Aufgrund der möglichen Auswirkungen in US-amerikanischen Gewässern zog der Fall Nachrichtenberichterstattung in den US-Medien und maritimen Veröffentlichungen nach sich.

Erfolglos verhandelte ich mit einem Vertreter des Eigentümers, der in Taiwan ansässigen Firma Tai Shing Marine, über die Sicherung von Heimflügen nach China. Am 6. Mai ging ich an Bord des Schiffes, zusammen mit Ryan Brazeau, der gerade zum ITF-Inspektor*innen-Team gestoßen war und von mir ausgebildet wurde. Wir stellten fest, dass die Seeleute die in ihrem Heuervertrag festgelegte Höchstdienstdauer von zehn Monaten bereits um vier Monate überschritten hatten; sie wollten nach Hause.

Die Hafenstaatkontrolle informierte das US-Arbeitsministerium, und ich legte eine Beschwerde beim Flaggenstaat Panama ein. Die Küstenwache wies die *Tai Honesty* an, in der Nähe des Hafens festzumachen, bis die Seeleute ersetzt werden konnten. Erst dann erklärte sich der Eigentümer bereit, eine neue Besatzung beizubringen.

Die zwölf Seeleute flogen am 14. Mai nach Tansania, wo sie unter Covid-19-Quarantäne gestellt wurden, bevor sie nach China zurückkehrten. Wir forderten den Eigentümer auf, Heuern sowie Unterkunft und Verpflegung zu leisten, während die Besatzung sich in Tansania aufhielt. Die Seeleute bestätigten, dass sie ihre Heuern dort erhalten hätten. ■



“Wir hoffen, dass der Gerechtigkeit bald Genüge getan wird, indem die Strafanzeigen aufgehoben und alle ausstehenden Heuern gezahlt werden.”

Kapitän Kumar nach 18-monatiger Tortur wieder zuhause

Ein erleichterter Kapitän Santosh Kumar ist endlich zuhause, nachdem er 18 Monate lang in Dubai festgehalten wurde, so

Jonathan Warring, leitender juristischer Mitarbeiter der ITF

Der indische Staatsbürger wurde mitsamt seiner gesamten Besatzung befragt, nachdem sich im Juli 2021 im Hafen von Dschabal Ali (Vereinigte Arabische Emirate) beim Laden eines Containers auf ihr Schiff, der unter der Flagge der Komoren fahrenden *Ocean Trader*, eine Explosion ereignet hatte. Im November desselben Jahres durften die anderen 13 Seeleute in die Heimat zurückkehren, doch Kumar wurde weiterhin von der Polizei festgehalten. Die Besatzung wurde zum Zeitpunkt der Explosion zurückgelassen und hatte seit März 2021 keine Heuern erhalten.

Die Besatzung lehnte vehement jede Verantwortung für die Explosion ab, doch die Polizei erhob Anklage gegen Kumar und vier weitere Besatzungsmitglieder wegen 'irrtümlicher Brandverursachung mit Beschädigung des Eigentums anderer Parteien'. Im August 2022 befand sie

das erstinstanzliche Gericht in Dubai für schuldig. Jeder der Männer erhielt eine Geldstrafe in Höhe von AED 100.000 (USD 27.225) und wurde zu einer Freiheitsstrafe von einem Monat verurteilt, ausgesetzt für drei Jahre. Die Verwaltungsfirma Inzo Shipping, der Eigentümer Shas Shipping Ltd. sowie drei weitere Unternehmen erhielten jeweils eine Geldstrafe von AED 100.000.

Entschlossen, seinen Namen reinzuwaschen, beschloss Kumar, Rechtsmittel gegen das Urteil einzulegen. Doch die Berufungsverhandlung wurde immer wieder vertagt und schließlich von den Gerichten abgewiesen. Unbeirrt legte er eine weitere Berufung bei Kassationsgericht ein. Um in die Heimat zurückkehren zu können, musste Kumar die vom Gericht verhängte Geldstrafe zahlen. Das konnte er nur, indem er sein Haus verkaufte. Er hofft auf die Rückerstattung des Geldes, wenn seine Berufung erfolgreich ist.

Nachdem die ITF Vorkehrungen getroffen hatte, kam Kumar schließlich am 14. Januar 2023 in Indien an. Dort erwartet er das Ergebnis der letztinstanzlichen Berufung in Strafsachen.

Verfahren hinsichtlich des Anspruchs auf unbezahlte Heuern für Kumar und die restliche Besatzung wurden ebenfalls eingeleitet. Wir hoffen, dass der Gerechtigkeit bald Genüge getan wird, indem die Strafanzeigen aufgehoben und alle ausstehenden Heuern gezahlt werden.

Die ITF hat Kumar durch diese lange Qual hindurch unterstützt und seine Unterbringung, Rechtsvertretung sowie Rechtskosten finanziert. ■

Die MTWTU unterstützt weiterhin ihre Mitglieder und deren Angehörige

Ukrainische Gewerkschaft unterstützt Seeleute auch während des Kriegs

Während der Krieg in der Ukraine andauert, hat **Oleg Grigoryuk**, Vorsitzender der Ukrainischen Gewerkschaft der Beschäftigten in der Schifffahrtswirtschaft (MTWTU), großzügigerweise im Dezember 2022 Zeit gefunden, um dem *Seeleute-Bulletin* einen Einblick in die Lage der Seeleute und seiner Gewerkschaft zu geben



Wie sind ukrainische Seeleute betroffen?

Monatelang konnten ukrainische Seeleute die Grenze nicht überschreiten, um an Bord ihrer Schiffe zu gelangen. Das änderte sich am 7. September 2022 mit dem Erlass 992 des Ministerkabinetts, wonach Seeleute und Kadetten das Land verlassen können, wenn sie Arbeitsplätze auf See haben. Während dieser Erlass in den von den meisten Seeleuten bewohnten Regionen von Odessa und Mykolajiw gilt, funktioniert er nicht richtig, weil unsere militärischen Führer sich an die nationalen Gesetze zur Mobilisierung halten. Die Gesetze der Ukraine haben Vorrang vor den Erlassen des Ministerkabinetts.

Dennoch haben viele ukrainische Besatzungsmitglieder bereits eine temporäre Unterkunft außerhalb des Landes gefunden und arbeiten weiter auf See, um ihre Angehörigen und Freunde zuhause zu unterstützen.

Wie ist es für ukrainische Seeleute, die zur See fahren?

Es ist sehr schwer für Seeleute, fern von daheim zu sein und zu wissen, wie ihr Land leidet. Doch sie sind stark und professionell und schaffen es, ihre Moral aufrechtzuerhalten, indem sie sich auf ihre Arbeit konzentrieren. Sie stellen weiterhin einen bedeutenden Teil der Arbeitskräfte in der weltweiten Schifffahrt. Diejenigen, die bei anständigen Reedereien arbeiten, haben Zugang zum Internet, sodass sie sich umfassend über die Entwicklungen unseres Widerstands informieren können.

Wie schafft es die Gewerkschaft, weiterhin tätig zu sein?

Meine Gewerkschaft hat nie aufgehört zu arbeiten, trotz aller Komplikationen mit denen wir uns konfrontiert sehen – wie Ausfall der normalen Stromversorgung, Probleme bei der Internetverbindung sowie die ständigen Luftangriffe. Wir unterstützen weiterhin Tausende unserer Mitglieder durch die Bereitstellung von Wohlfahrtsprogrammen sowie durch finanzielle, soziale und humanitäre Hilfe. Und wir kämpfen weiter für den Schutz unserer Arbeitsrechte.

Wir leisten natürlich auch finanzielle Unterstützung für die Angehörigen vieler unserer Mitglieder, neben Fortbildungsinitiativen und gemeinsamen Projekten mit Brüdergewerkschaften und anderen.

Wie fühlst du dich als MTWTU-Vorsitzender?

Ich bin immer sehr stolz auf die Seeleute unseres Landes und deren Unterstützung durch die Gewerkschaft. Doch jetzt empfinde ich noch mehr Verantwortung für die Zukunft der MTWTU und ihrer Mitglieder. Jede*r in der Gewerkschaft empfindet wie ich, dass wir entschlossen sind, alles dafür zu tun, damit wir unsere fruchtbare Arbeit zum Nutzen unserer Mitglieder und deren Angehörigen weiterführen können.

Mit Unterstützung der weltweiten Gewerkschaftsbewegung dienen wir als Beispiel für positives Denken und Hoffnung! ■

Covid wirkt sich weiterhin auf Abmustern und Landurlaub aus

Helene Netland, Mitarbeiterin der Seeleute-sektion und der Sektion Binnenschifffahrt der ITF, berichtet über die Schwierigkeiten, mit denen Seeleute noch immer konfrontiert sind

Von vielen Seeleuten mit sechs- oder neunmonatigen Verträgen wird häufig verlangt ihre Verträge zu verlängern, manchmal zwei oder drei Mal, ungeachtet der Vorschrift des Seearbeitsübereinkommens (MLC), dass Seeleute nicht länger als elf Monate an Bord sein dürfen.

Die Lage scheint sich jedoch zu entspannen. Der Indikator für Besatzungswechsel der Neptun-Erklärung (monatliche Veröffentlichung zur Bereitstellung verlässlicher Daten zur Krise beim Crew-Austausch) zeigt, dass die Anzahl der über die Vertragsdauer hinaus arbeitenden Seeleute an Bord von 4,2 % auf 3,3 % im Zeitraum Juli bis Oktober 2022 gefallen ist. Die Anzahl der Seeleute, die mehr als elf Monate an Bord arbeiten blieb seit Mai 2022 bei 0,3 %, ein Rückgang von den 1,3 % im August 2021. Im Oktober 2021 lag der Anteil der über den Vertrag hinaus arbeitenden Seeleute bei 7,9 %.

Seit Oktober 2021 hat die ITF mehr als 300 Fälle erfasst, bei denen Seeleute Schwierigkeiten bei der Abmusterung nach Vertragsende hatten, trotz rechtzeitiger Bitte um Heimschaffung. Ein Matrose berichtete: "Ich bin am Ende meines Vertrags, doch das Unternehmen ignoriert die Abmusterung. Trotz eingereichtem Kündigungsformular bekomme ich keine Antwort."

Die Unternehmen begründen dies mit zu teuren Tickets, nicht verfügbaren Flügen, Einwanderungsbehörden erlauben keinen Crewwechsel, und ein Austausch wurde wegen Trockendock in China storniert. Der Krieg in der Ukraine spielte ebenfalls eine Rolle.

Das MLC legt das Recht der Seeleute auf Landurlaub fest. Manche Seeleute sind jedoch seit sieben Monaten nicht an Land gewesen, und andere waren noch länger ohne Landurlaub an Bord. Die ITF erfasste zwischen Juni und Oktober 2022 70 Fälle, in denen Landurlaub verweigert wurde, meist aus Gründen der Unternehmenspolitik. Zu den weiteren Gründen gehörten: ausländische Besatzungsmitglieder durften nicht an Land; Landgang wurde nur im Notfall und aus medizinischen Gründen gestattet; Covid-19 und Infektionsrisiko; Besatzung besaß keine Visa; und der nächste Hafen war China oder Japan.

Die Unsicherheit nicht zu wissen, wann man nach Hause zurückkehren kann, mit Absage der Heimreise in letzter Minute, sowie fehlende Freizeit beeinträchtigen stark die Gesundheit der Seeleute. Sie erzählen von Ermüdung, Erschöpfung und



Foto: June D. Famur Jr.



“Ich bin am Ende meines Vertrags, doch das Unternehmen ignoriert die Abmusterung. Trotz eingereichtem Kündigungsformular bekomme ich keine Antwort.”

Stress; Depressionen und Schlaflosigkeit; Unfähigkeit, sich auf die Arbeit zu konzentrieren; sowie Sorgen um ihre Angehörigen. Ein erster Offizier berichtet, dass er "keine Kraft mehr zum Arbeiten hat. Ich mache mir Sorgen um die Besatzung, die Ladung und das Schiff, da ich meinen Verpflichtungen nicht mehr in gebührendem Maße nachkommen kann".

Die ITF weist Schiffseigentümer stets nachdrücklich darauf hin, wie wichtig die Gewährung von Landurlaub mit möglichem Zugang zu Wohlfahrtseinrichtungen im Hafen für Besatzungsmitglieder ist. Darüber hinaus haben wir die Internationale Arbeitsorganisation (IAO) gebeten, Flaggen- und Hafenstaaten an ihre Verantwortung zu erinnern, die Ausübung dieses Rechts nach MLC zu erleichtern. ■

Schulungen zur Stressbewältigung erfolgreich angelaufen

Aufgrund der Einzigartigkeit ihrer Tätigkeit leiden viele Seeleute unter Depressionen und Angstzuständen. Um sie bei der Stressbewältigung zu unterstützen, hat die ITF ein innovatives Schulungsprogramm entwickelt. **Dr. Syed Asif Altaf, Koordinator des globalen ITF-Gesundheitsprojekts, erzählt uns mehr darüber**

Lange Zeiträume getrennt von den Angehörigen, Schichtarbeit, Schlaf- und Ruhezeitstörungen, Schwierigkeiten bei der Vereinbarkeit von Arbeits- und Privatleben, teilweise risikoträchtige Arbeitsumgebungen – das kann oft Stress und andere psychologische Probleme nach sich ziehen.

Laut Bericht einer Studie über Seeleute – von der ITF in Auftrag gegeben und 2019 von der Yale Universität veröffentlicht – zeigten 25 Prozent Symptome einer Depression, 17 Prozent litten unter Angstzuständen, und einer von fünf Seeleuten (20 Prozent) hatte Selbstmordgedanken.

Die enorme Unsicherheit, die Seeleute während der Covid-Pandemie und der Krise beim Crewwechsel durchlebten hat zu einer Epidemie psychischer Gesundheitsprobleme geführt.

Seeleute finden manchmal nur schwer die von ihnen benötigte Hilfe, da sie mit Stigmatisierung, mangelndem Verständnis sowie Schwierigkeiten beim Zugang zur psychischen Gesundheitsfürsorge konfrontiert sind.



“Unsere Mitarbeiter*innen waren nicht gut für die Herausforderung gerüstet, als Hunderte Telefonanrufe eingingen. Dabei ging es nicht um Heuererhöhungen sondern um psychischen Stress der Seeleute wegen Verzögerungen bei der Heimschaffung, der Covid-Gefahr an Bord... und der verhinderten Teilnahme an den letzten Riten für einen verstorbenen Angehörigen aufgrund geschlossener internationaler Grenzen. Die Schulung hat uns sehr geholfen.”

Manoj Yadav, Generalsekretär, Forward Seamen's Union of India (FSUI)



“Obwohl ich vielleicht recht viel Wissen über Depressionen und Angstzustände und deren Behandlung hatte, fühle ich mich jetzt viel eher in der Lage, die Fragen anzugehen und anderen wie auch mir selbst zu helfen.”

Ruth A. J. Theriot, Leiterin Hafengesundheit, Houston (USA)

Als Reaktion darauf hat die ITF ein Schulungsprogramm für Ersthelfer*innen oder Peer Educators – die routinemäßig mit Seeleuten interagieren – entwickelt, um das Bewusstsein zu fördern und ein Netzwerk mit ihren Kolleg*innen aufzubauen. Ziel ist es, Seeleuten einen geschützten Raum zu bieten, wo sie über ihre psychische Gesundheit reden und individuelle Unterstützung suchen können.

Das Programm stellt sicher, dass die Trainees ihre Rollen und Aufgaben verstehen und dass sie lernen, sowohl 'Erste Hilfe' für die seelische Gesundheit zu leisten als auch zu erkennen, wann sie einen Fall an eine Fachkraft für psychische Gesundheit verweisen sollten. Darüber hinaus lernen die Trainees durch die Schulung, wie sie sich um ihr eigenes Wohlbefinden kümmern können.

Die Schulung wurde bereits in neun Staaten durchgeführt – Bangladesch, Kolumbien, Guatemala, Honduras, Indien, Indonesien, Malaysia, Panama und den USA – und ist für viele weitere vorgesehen. Bis Ende Dezember 2022 waren 300 Personen geschult, wobei der Teilnehmerkreis hauptamtliche Gewerkschafter*innen, ITF-Inspektor*innen, Wohlfahrtsorganisationen für Seeleute und Hafenstaatsbeamte umfasste. Die Resonanz ist sehr positiv gewesen. ■



DEIN 12-SEITIGER LEITFADEN ZUM HERAUSTRENNEN

INHALT:

SO BEKOMMST DU HILFE

VERTRÄGE

KONTAKT ZU ITF-INSPEKTOR*INNEN

UNTERSTÜTZUNG DURCH ITF-INSPEKTOR*INNEN

RECHTSANSPRÜCHE

BETRUGSMASCHEN

Dein ITF-Leitfaden zu Hilfsangeboten



Wie finde ich eine der ITF angeschlossene 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.

Maritime ITF-Gewerkschaften findest du unter <https://www.itfseafarers.org/en/look-up>

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

Mit der App kannst du Folgendes:

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

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



Verfügbar auf:



Kontaktaufnahme zum ITF-Team für die Unterstützung von Seeleuten

SMS/WhatsApp/Viber:

(+447523) 515 097

E-Mail: seafsupport@itf.org.uk

Vor der Kontaktaufnahme zur ITF, solltest du die folgenden Informationen bereithalten:

Zu deiner Person

- Name
- Rang
- Staatsangehörigkeit
- Kontaktdaten

Zum Schiff

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

Zum Problem

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



www.facebook.com/itfseafarerssupport

Anheuern

Bemannungsagenturen

Das Seearbeitsübereinkommen (MLC) 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

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 bzw. einen Vertrag unterschreiben, der dich an **nicht näher erläuterte** oder dir nicht vertraute Bedingungen bindet.
- Überprüfe, ob sich der Vertrag auf einen **Kollektivvertrag** bezieht. Falls ja, lies dir den Kollektivvertrag gut durch, und bewahre eine Kopie davon zusammen mit deinem Vertrag auf.
- Überzeuge dich, dass die **Vertragsdauer** eindeutig festgelegt ist.
- Niemals einen Vertrag unterschreiben, der es dem Reeder gestattet, die **Vertragsdauer** einseitig zu ändern – solche Änderungen sollten in gegenseitigem Einvernehmen erfolgen.
- Immer sicherstellen, dass der Vertrag klare Angaben über die **Grundheuer und die regelmäßige Arbeitszeit** enthält. Gemäß der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) sollte die regelmäßige Arbeitszeit bei maximal 48 Stunden pro Woche (208 pro Monat) liegen.
- Stelle sicher, dass im Vertrag klar definiert ist, wie Überstunden bezahlt werden und zu welchem Tarif. Gemäß IAO sollten alle Überstunden zu einem mindestens 1,25-fachen des normalen Stundenlohns entgolten werden.
- Überzeuge dich, dass im Vertrag klar festgelegt ist, wie viele **bezahlte monatliche Urlaubstage** du erhalten wirst – gemäß IAO sollte der bezahlte Jahresurlaub nicht weniger als 30 Tage (2,5 Tage pro Kalendermonat) betragen.
- Stelle sicher, dass die Bezahlung der regelmäßigen Arbeitsstunden, der Überstunden und der Urlaubstage **separat im Vertrag aufgeführt ist**.
- Unterschreibe niemals einen Vertrag, der dich zur Zahlung eines Anteils deiner **Anreise- oder Heimreisekosten** verpflichtet.
- Unterschreibe keinen Vertrag, der es dem Reeder gestattet, **einen Teil deiner Heuer zurückzuhalten oder einzubehalten** – du hast das Recht auf Auszahlung deiner gesamten Heuer am Ende jedes Kalendermonats.
- Falls dein Arbeitsvertrag keine Details über **Zusatzleistungen** enthält, solltest du versuchen, eine Bestätigung (vorzugsweise in Form einer schriftlichen Vereinbarung oder eines vertraglichen Anspruchs) über die finanziellen Zuwendungen im Falle von Krankheit oder Verletzung, Tod, Schiffsuntergang (einschließlich Verlust von persönlichem Besitz) und vorzeitiger Beendigung des Vertrags zu erhalten.
- 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**.
- Überprüfe die **Kündigungsbedingungen** deines Vertrages, einschließlich der vom Schiffseigentümer einzuhaltenden Kündigungsfristen.
- Unabhängig von den Bedingungen wird jeder Vertrag/jede Vereinbarung, den/die du freiwillig abgeschlossen hast, bei den meisten zuständigen Gerichten als rechtsverbindlich betrachtet. **Bewahre also Kopien deines Vertrags**, der Heuerabrechnungen sowie weiterer Schriftstücke des Schiffseigentümers und Bemannungsagenten, die sich auf deine Arbeitsbedingungen beziehen, sorgsam auf, auch nach Beendigung deines Einsatzes auf dem Schiff. Du wirst sie als Beweismittel benötigen, falls etwas schiefgeht und du deinen Anspruch auf Heuern oder Entschädigung geltend machen musst.

Um festzustellen, ob für dein Schiff ein von der ITF genehmigter Kollektivvertrag abgeschlossen wurde, besuche <https://www.itfseafarers.org/en/lookup>.

KONTAKT ZU ITF-INSPEKTOR*INNEN

NAME	FUNKTION	LAND	HAFEN	MOBILTELEFON	E-MAIL
Hassen Mellis	Inspektor	Algerien	Algier	+213 559 407 839	mellis_hassen@itf.org.uk
Roberto Jorge Alarcón	Koordinator	Argentinien	Rosario	+54 9 11 4414 5687	alarcon_roberto@itf.org.uk
Ian Bray	Koordinator	Australien	Fremantle	+61 403 325 376	bray_ian@itf.org.uk
Matt Purcell	stellv. Koordinator	Australien	Melbourne	+61 418 387 966	purcell_matt@itf.org.uk
Brian Gallagher	Inspektor	Australien	Brisbane	+61 414 799 134	gallagher_brian@itf.org.uk
Dan Crumlin	Inspektor	Australien	Sydney	+61 400 418 871	crumlin_dan@itf.org.uk
Jack McCabe	Inspektor	Australien	Port Hedland		mccabe_jack@itf.org.uk
Christian Roos	Inspektor	Belgien	Zeebrügge	+32 486 12 38 90	roos_christian@itf.org.uk
Marc Van-Noten	Inspektor	Belgien	Antwerpen	+32 475 77 57 00	van-noten_marc@itf.org.uk
Rino Huijsmans	Inspektor	Belgien	Antwerpen	+32 473 97 31 95	huijsmans_rino@itf.org.uk
Ali Zini	Inspektor	Brasilien	Paranagua	+55 41 99998 0008	zini_ali@itf.org.uk
Renialdo de Freitas	Inspektor	Brasilien	Santos	+55 13 99761 0611	defreitas_renialdo@itf.org.uk
Vladimir Miladinov	Inspektor	Bulgarien	Varna	+359 887 888 921	miladinov_vladimir@itf.org.uk
Peter Lahay	Koordinator	Kanada	Vancouver	+1 604 418 0345	lahay_peter@itf.org.uk
Karl Risser	Inspektor	Kanada	Halifax	+1 902 237 4403	risser_karl@itf.org.uk
Nathan Smith	Inspektor	Kanada	Vancouver	+1 604 791 5216	smith_nathan@itf.org.uk
Rodrigo Pinto Agüero	Inspektor	Chile	Valparaiso	+56 9 9433 4143	pintoaguero_rodrigo@itf.org.uk
Miguel Sanchez Enciso	Inspektor	Kolumbien	Barranquilla	+57 310 657 3399	sanchez_miguel@itf.org.uk
Joachim Mel Djedje-Li	Inspektor	Côte d'Ivoire (Elfenbeinküste)	Abidjan	+225 07 88 00 83	djedje_joachim@itf.org.uk
Romano Peric	Koordinator	Kroatien	Dubrovnik/Ploče	+385 99 266 2885	peric_romano@itf.org.uk
Luka Simic	Inspektor	Kroatien	Rijeka	+385 97 793 9521	simic_luka@itf.org.uk
Milko Kronja	Inspektor	Kroatien	Sibenik	+385 98 336 590	kronja_milko@itf.org.uk
Morten Bach	Inspektor	Dänemark	Kopenhagen	+45 21 64 95 62	bach_morten@itf.org.uk
Peter Hansen	Inspektor	Dänemark	Kopenhagen	+45 30 58 24 56	hansen_peter@itf.org.uk
Jaanus Kuiv	Inspektor	Estland	Tallinn	+372 52 37 907	kuiv_jaanus@itf.org.uk
Kenneth Bengts	Koordinator	Finnland	Helsinki	+358 40 455 1229	bengts_kenneth@itf.org.uk
Jan Örn	stellv. Koordinator	Finnland	Turku	+358 40 523 33 86	orn_jan@itf.org.uk
Heikki Karla	Inspektor	Finnland	Helsinki	+358 50 4356 094	karla_heikki@itf.org.uk
Patrick Kuronen	Inspektor	Finnland	Helsinki	+358 40 178 7774	kuronen_patrick@itf.org.uk
Pascal Pouille	Koordinator	Frankreich	Dunkerque	+33 6 80 23 95 86	pouille_pascal@itf.org.uk
Corine Archambaud	Inspektorin	Frankreich	Le Havre	+33 6 85 52 27 67	archambaud_corine@itf.org.uk

NAME	FUNKTION	LAND	HAFEN	MOBILTELEFON	E-MAIL
Geoffroy Lamade	Inspektor	Frankreich	St. Nazaire	+33 660 30 12 70	lamade_geoffroy@itf.org.uk
Laure Tallonneau	Inspektorin	Frankreich	Brest	+33 6 85 65 52 98	tallonneau_laure@itf.org.uk
Yves Reynaud	Inspektor	Frankreich	Marseille	+33 6 07 68 16 34	reynaud_yves@itf.org.uk
Merab Chijavadze	Inspektor	Georgien	Batumi	+995 5 93 261303	chijavadze_merab@itf.org.uk
Sven Hemme	Koordinator	Deutschland	Bremerhaven	+49 151 27037384	hemme_sven@itf.org.uk
Susan Linderkamp	stellv. Koordinatorin	Deutschland	Bremen	+49 1511 2 666 006	linderkamp_susan@itf.org.uk
Hamani Amadou	Inspektor	Deutschland	Rostock	+49 170 7603862	amadou_hamani@itf.org.uk
Karin Friedrich	Inspektorin	Deutschland	Hamburg	+49 170 85 08 695	friedrich_karin@itf.org.uk
Markus Wichmann	Inspektor	Deutschland	Hamburg	+49 151 18868438	wichmann_markus@itf.org.uk
Catherine Haizel	Inspektorin	Ghana	Tema	+233 266 457 793	haizel_catherine@itf.org.uk
Liam Wilson	Inspektor	Großbritannien	Newcastle	+44 7539 171 323	wilson_liam@itf.org.uk
Stamatis Kourakos	Koordinator	Griechenland	Piräus	+30 6 9 77 99 3709	kourakos_stamatis@itf.org.uk
Costas Halas	Inspektor	Griechenland	Piräus	+30 6944 297 565	halas_costas@itf.org.uk
Jason Lam Wai Hong	Inspektor	Hongkong, China	Hongkong	+852 9735 3579	lam_jason@itf.org.uk
Jónas Gardarsson	Inspektor	Island	Reykjavik	+354 892 79 22	gardarsson_jonas@itf.org.uk
B. V. Ratnam	Inspektor	Indien	Visakhapatnam	+91 9 8481 980 25	ratnam_bv@itf.org.uk
K. Sreekumar	Inspektor	Indien	Chennai	+91 9381001311	kumar_sree@itf.org.uk
Thomas Sebastian	Inspektor	Indien	Kochi	+91 98950 48607	sebastian_thomas@itf.org.uk
Evelina Saduikyte	Inspektorin	Irland	Cork	+353 87 0512034	saduikyte_evelina@itf.org.uk
Jim McVeigh	Inspektor	Irland	Dublin	+353 87 4174437	mcveigh_jim@itf.org.uk
Assaf Hadar	Inspektor	Israel	Haifa	+972 522 977 127	hadar_assaf@itf.org.uk
Francesco Di Fiore	Koordinator	Italien	Genua	+39 33 1670 8367	difiore_francesco@itf.org.uk
Gianbattista Leoncini	Inspektor	Italien	Tarent	+39 335 482 703	leoncini_gianbattista@itf.org.uk
Paolo Siligato	Inspektor	Italien	Triest	+39 3484454343	siligato_paolo@itf.org.uk
Fusao Ohori	Koordinator	Japan	Tokio	+81 90 6949 5469	ohori_fusao@itf.org.uk
Shigeru Fujiki	Inspektor	Japan	Chiba	+81 90 9826 9411	fujiki_shigeru@itf.org.uk
Yoshihiro Toyomitsu	Inspektor	Japan	Tokio	+81 90 5306 2494	toyomitsu_yoshihiro@itf.org.uk
Betty Makena Mutugi	Inspektorin	Kenia	Mombasa	+254 721 425828	mutugi_betty@itf.org.uk
Leo Hwang	Inspektor	Südkorea	Incheon	+82 10 6525 3557	hwang_leo@itf.org.uk
Moon Hyeokjin	Inspektor	Südkorea	Busan	+82 10 4444 8436	hyeokjin_moon@itf.org.uk
Youngin Kim	Inspektor	Südkorea	Busan	+82 10 9288 0815	youngin_kim@itf.org.uk

Hilfe für Seeleute rund um die Welt



ITF-HAUPTVERWALTUNG LONDON, GROSSBRITANNIEN

Tel.: (+4420) 7403 2733
E-Mail: mail@itf.org.uk

EUROPÄISCHE TRANSPORTARBEITER- FÖDERATION (ETF) BRÜSSEL, BELGIEN

Tel.: (+322) 285 46 60
E-Mail: etf@etf-europe.org

ITF INTERAMERIKA RIO DE JANEIRO, BRASILIEN

E-Mail: itf_americas@itf.org.uk

KONTAKT ZU ITF-INSPEKTOR*INNEN (FORTS.)

NAME	FUNKTION	LAND	HAFEN	MOBILTELEFON	E-MAIL
Norbert Petrovskis	Inspektor	Lettland	Riga	+371 292 15136	petrovskis_norbert@itf.org.uk
Andrey Chernov	Inspektor	Litauen	Klaipeda	+370 699 28198	chernov_andrey@itf.org.uk
Hakimah Saiful Bahri	Inspektorin	Malaysia	Kuala Lumpur	+6012 6236447	bahri_hakimah@itf.org.uk
Paul Falzon	Inspektor	Malta	Valletta	+356 79969670	falzon_paul@itf.org.uk
Enrique Lozano Díaz	Inspektor	Mexiko	Veracruz	+52 229 161 0700	lozano_enrique@itf.org.uk
José Antonio Ramirez Pelayo	Inspektor	Mexiko	Manzanillo	+52 314 172 8089	ramirez_jose@itf.org.uk
Tomislav Markolović	Inspektor	Montenegro	Bar	+382 69 032 257	markolovic_tomislav@itf.org.uk
Hamid Rachik	Inspektor	Marokko	Casablanca	+212 6 48 13 09 57	rachik_hamid@itf.org.uk
Han Bo Tun	Kontakt	Myanmar	Rangun	+959 250 143 678	tun_han@itf.org.uk
Aswin Noordermeer	Inspektor	Niederlande	Rotterdam	+31 6 53 337522	noordermeer_aswin@itf.org.uk
Debbie Klein	Inspektorin	Niederlande	Rotterdam	+31 6 53 182 734	klein_debbie@itf.org.uk
Gijs Mol	Inspektor	Niederlande	Rotterdam	+31 622 89 08 77	mol_gijs@itf.org.uk
Koen Keehnen	Inspektor	Niederlande	Rotterdam	+31 624 336109	keehnen_koen@itf.org.uk
Grahame McLaren	Inspektor	Neuseeland	Wellington	+64 21 292 1782	mclaren_grahame@itf.org.uk
Goodlife Okoro	Inspektor	Nigeria	Lagos	+234 806 846 8607	okoro_goodlife@itf.org.uk
Angelica Gjestrum	Koordinatorin	Norwegen	Oslo	+47 9 77 29 357	gjestrum_angelica@itf.org.uk
Andreas Husa	Inspektor	Norwegen	Bergen	+47 97532446	husa_andreas@itf.org.uk
Truls M. Vik Steder	Inspektor	Norwegen	Porsgrunn	+47 90 98 04 87	steder_truls@itf.org.uk
Yngve Lorentsen	Inspektor	Norwegen	Tromsø	+47 414 01 222	lorentsen_yngve@itf.org.uk
Arvin Ivan Peralta	Inspektor	Philippinen	Manila	+63 919 096 7187	peralta_arvin@itf.org.uk
Nino Mike Torrevillas	Inspektor	Philippinen	Cebu	+63 906 069 8030	torrevillas_ninomike@itf.org.uk
Adam Mazurkiewicz	Koordinator	Polen	Szczecin	+48 501 539329	mazurkiewicz_adam@itf.org.uk
Grzegorz Daleki	Inspektor	Polen	Gdynia/Gdansk	+48 514 430 374	daleki_grzegorz@itf.org.uk
João de Deus Gomes Pires	Inspektor	Portugal	Lissabon	+351 91 936 4885	pires_joao@itf.org.uk
José A. Claudio Baez	Inspektor	Puerto Rico	San Juan	+1 787 318 0229	baez_jose@itf.org.uk
Adrian Mihalcioiu	Inspektor	Rumänien	Constanta	+40 722 248 828	mihalcioiu_adrian@itf.org.uk
Sergey Fishov	Koordinator	Russland	St. Petersburg	+7 911 096 9383	fishov_sergey@itf.org.uk
Kirill Pavlov	Inspektor	Russland	St. Petersburg	+7 911 929 04 26	pavlov_kirill@itf.org.uk
Olga Ananina	Inspektorin	Russland	Noworossijsk	+7 9887 621232	ananina_olga@itf.org.uk
Petr Osichansky	Inspektor	Russland	Wladiwostock	+7 914 790 6485	osichansky_petr@itf.org.uk
Rodion Sukhorukov	Inspektor	Russland	St. Petersburg	+7 921 952 2562	sukhorukov_rodion@itf.org.uk

NAME	FUNKTION	LAND	HAFEN	MOBILTELEFON	E-MAIL
Seydina Ousmane Keita	Inspektor	Senegal	Dakar	+221 776926408	keita_seydina@itf.org.uk
Daniel Tan	Kontakt	Singapur	Singapur	+65 9616 5983	daniel_tan@seacare.com.sg
Gwee Guo Duan	Kontakt	Singapur	Singapur	+65 9823 4979	duan_gwee@itf.org.uk
Luz Baz	Koordinatorin	Spanien	Vigo	+34 660 682 164	baz_luz@itf.org.uk
Esteban Pereda	Inspektor	Spanien	Bilbao	+34 688 75 53 35	pereda_esteban@itf.org.uk
Gonzalo Galan	Inspektor	Spanien	Las Palmas	+34 638 809 166	galan_gonzalo@itf.org.uk
Juan Garcia	Inspektor	Spanien	Valencia	+34 628 565 184	garcia_juan@itf.org.uk
Marc Marti Gil	Inspektor	Spanien	Barcelona	+34 699 550 578	marti_marc@itf.org.uk
Pedro Damian Esteban	Inspektor	Spanien	Algeciras	+ 34 618 842 905	esteban_pedro@itf.org.uk
Ranjan Perera	Inspektor	Sri Lanka	Colombo	+94 77 314 7005	perera_ranjan@itf.org.uk
Annica Barning	Koordinatorin	Schweden	Malmö	+46 70 57 49 714	barning_annica@itf.org.uk
Fredrik Bradd	stellv. Koordinator	Schweden	Umea	+46 761006445	bradd_fredrik@itf.org.uk
Göran Larsson	Inspektor	Schweden	Göteborg	+46 70 626 7788	larsson_goran@itf.org.uk
Håkan André	Inspektor	Schweden	Norrköping	+46 70 574 2223	andre_hakan@itf.org.uk
Tse-Ting Tu	Inspektor	Taiwan, China	Kaoshiung	+886 988513979	tu_tse-ting@itf.org.uk
Muzaffer Civelek	Inspektor	Türkei	Istanbul	+90 535 663 3124	civelek_muzaffer@itf.org.uk
Nataliya Yefrimenko	Inspektorin	Ukraine	Odessa	+380 50 336 6792	yefrimenko_nataliya@itf.org.uk
Dwayne Boudreaux	Koordinator	USA	Golfküste	+1 504 442 1556	boudreaux_dwayne@itf.org.uk
Enrico Esopa	Koordinator	USA	Ostküste	+1 201 417 2805	esopa_enrico@itf.org.uk
Jeff Engels	Koordinator	USA	Westküste	+1 206 331 2134	engels_jeff@itf.org.uk
Barbara Shipley	Inspektorin	USA	Baltimore/Norfolk	+1 202 412 8422	shipley_barbara@itf.org.uk
Corey Connor	Inspektor	USA	Charleston	+1 843 469 5611	connor_corey@itf.org.uk
Eric White	Inspektor	USA	Tampa	+1 813-576 9805	white_eric@itf.org.uk
Joshua Bobic	Inspektor	USA	Los Angeles - Südkalifornien	+1 310 808 7135	bobic_joshua@itf.org.uk
Ryan Brazeau	Inspektor	USA	Portland	+1 971 500 8596	brazeau_ryan@itf.org.uk
Sam Levens	Inspektorin	USA	San Francisco	+1 415 490 8956	levens_sam@itf.org.uk
Shwe Tun Aung	Inspektor	USA	Houston	+1 713 447 0438	aung_shwe@itf.org.uk
Adan Suárez	Inspektor	Uruguay	Montevideo	+598 99 569 656	suarez_adan@itf.org.uk

Mohamed Arrachedi	Netzwerkkoordinator, Billigflaggenkampagne	Arabische Welt & Iran		+34 629 419 007	arrachedi_mohamed@itf.org.uk
Sandra Bernal	Netzwerkkoordinatorin, Billigflaggenkampagne	Asien/Pazifik		+61 41 054 1763	bernal_sandra@itf.org.uk
Lucien Razafindraibe	Netzwerkkoordinator, Billigflaggenkampagne	Afrika			razafindraibe_lucien@itf.org.uk
<i>zurzeit nicht besetzt</i>	Netzwerkkoordinator*in, Billigflaggenkampagne	Lateinamerika/ Karibik			seafsupport@itf.org.uk

Was ein*e ITF-Inspektor*in leisten kann

Bei ITF-Inspektor*innen handelt es sich um hauptamtliche Gewerkschaftsvertreter*innen, die sich mit Zielen und Fragen in Zusammenhang mit der ITF-Billigflaggenkampagne beschäftigen. (Mehr dazu ist auf den Seiten 5 bis 9 des *Seeleute-Bulletins* zu finden.)

Viele ITF-Inspektor*innen sind ehemalige Seeleute oder Hafenbeschäftigte. Ihre Aufgabe besteht darin, Schiffe zu

inspizieren, die ihre Häfen anlaufen. Dabei stellen sie sicher, dass die Seeleute anständige Heuern, Arbeitsbedingungen und Lebensumstände haben, und kontrollieren die ITF-Verträge an Bord, um deren Einhaltung zu gewährleisten.

Nachdem der erste ITF-Inspektor 1971 ernannt wurde, gibt es heute ein Netzwerk von 125 Inspektor*innen und Kontakten, die weltweit in den Häfen tätig sind.

Ein*e ITF-Inspektor*in KANN

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

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

Ein*e ITF-Inspektor*in KANN NICHT

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

Um eure Rechte kämpfen

Arbeitskampfmaßnahmen

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

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

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

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

örtlichen Vertreter*innen von der ITF angeschlossenen Gewerkschaften dies erklären. In vielen Ländern kann man jedoch durch eine Arbeitsniederlegung einen Arbeitskonflikt für sich entscheiden – hier ist wiederum die örtliche Beratung ausschlaggebend. Ein Streikrecht genießt man in vielen Ländern, solange das Schiff im Hafen liegt und nicht auf See ist.

Bei jeglicher Arbeitskampfmaßnahme ist es wichtig, diszipliniert, friedlich und einig zu bleiben. 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.

Schiffsunfälle

Es gibt internationale Richtlinien, die sicherstellen, dass Seeleute fair behandelt werden, falls ihr Schiff in einen Unfall auf See verwickelt wird. Dies gilt für die Behandlung durch den Reeder, den Hafen, den Küstenstaat, den Flaggenstaat oder auch durch die Gesetze ihres eigenen Staates.

Hier informieren wir dich über deine Rechte in einem solchen Fall:

- Falls du als Zeuge aussagen musst, sollte dies von den zuständigen Behörden so bald wie möglich arrangiert werden. Im Anschluss solltest du zur Rückkehr auf dein Schiff bzw. zur Heimschaffung berechtigt sein.
- Du hast Anspruch auf einen Anwalt. Verlange Rechtsbeistand, 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.

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

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

Anwerbebetrüger überlisten

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

Wie ein Betrug funktioniert

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

Betrüger geben sich als Bemannungsagenten oder Personalleiter aus und arbeiten ausgefeilt daran, ihre Jobangebote echt aussehen zu lassen – wie z. B. E-Mail-Adressen und fingierte Webseiten, die rundum authentisch erscheinen. Über WhatsApp, Viber und LinkedIn sowie Facebook und anderen Social-Media-Plattformen machen sie ausgiebig in Direktkontakten Werbung dafür.

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

Antworte keinesfalls darauf. Und warne deine Freunde und Bekannten.

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

Dann wird man eine 'einmalige' Gebühr von dir fordern – vielleicht für die Transportkosten zum Schiff, für Visa-

oder Verwaltungsgebühren – oder eine Direktüberweisung auf ein Bankkonto. Das ist rechtswidrig. Gemäß Seearbeitsübereinkommen musst du für die Vermittlung eines Arbeitsplatzes keine Zahlung leisten. Auch Visagebühren müssen vom Schiffseigentümer übernommen werden.

Also nichts zahlen.

Falls du auf Jobsuche bist, empfehlen wir dir Folgendes:

- Besuche die neue ITF-ShipBeSure-Webseite www.itfshipbesure.org für Informationen über Anwerbung, Betrug und skrupellose Bemannungsagenturen. Mehr dazu gibt es auf Seite 23 des *Bulletins*.
- Besuche die offiziellen Webseiten renommierter Kreuzfahrtgesellschaften und großer Reedereien – normalerweise verfügen sie über einen eigenen Bereich für freie Stellen an Land und an Bord mit Kontaktangaben, an die du deine Bewerbung schicken kannst. Auch organisieren viele Schiffsbetreiber kostenlose Anwerbeveranstaltungen. Achte auf Warnsignale auf der Webseite und setze dich im Zweifelsfall mit dem offiziellen Hauptsitz des Unternehmens in Verbindung.
- Vorsicht bei Stellenangeboten auf Schein-Webseiten von Reedereien oder Bemannungsagenturen sowie fingierten Stellen auf echten Webseiten, besonders solche, die Stellenangebote kostenlos posten und Werbung beinhalten.

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

Anzeichen für einen Betrug

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

Auf www.itfshipbesure.org findest du umfassende Information darüber, wie ein Betrug vermieden werden kann.



Leidenschaft für Gewerkschaftsbewegung

Die Enkelin 'eines kompromisslosen Kriegers Liberias', **Jackie N. W. Doe**, ist nationale Präsidentin der Dockers' Union of Liberia (DOWUL). Sie nimmt uns mit auf ihren Weg und erzählt dem *Seeleute-Bulletin*, was sie antreibt

Wie bist du zum maritimen Bereich gekommen?

Zwischen 2004 und 2005 habe ich mich freiwillig als Gelegenheitsarbeiterin im Freeport Monrovia gemeldet, dem größten von Liberias vier Häfen. Später war ich in der Sanitärabteilung beschäftigt, bis man mir für mein Eintreten für Arbeitnehmerrechte kündigte. Im Juni 2005 wurde ich zur Vertrauensfrau der DOWUL gewählt, und meine Leidenschaft für die Gewerkschaftsbewegung wuchs.

Welche Funktionen hattest du in der Gewerkschaft inne?

Ich wurde die Frauenkoordinatorin der Gewerkschaft, dann die nationale Frauenvorsitzende des Gewerkschaftsdachverbands Liberia Labor Congress (LLC). Im Jahr 2012 wurde ich zur amtierenden DOWUL-Generalsekretärin gewählt, und 2018 zur ersten nationalen Präsidentin der Gewerkschaft. 2021 wurde ich zur nationalen Vizepräsidentin des LLC gewählt. Darüber hinaus bin ich Regionalvorsitzende für Afrika im ITF-Sektionsausschuss Häfen, wodurch ich mich für die Rechte der maritimen Beschäftigten auch international einsetzen kann.

Hast du Geschlechterdiskriminierung erlebt?

Ja, sehr oft. Als Frau musst du sehr mutig sein, um öffentlich über Themen zu sprechen, die Arbeitnehmerinnen und Gewerkschafter*innen betreffen. Während unseres Streiks bei APM Terminals (APMT) war ich die einzige Frau unter fünf Gewerkschaftern, die ins Gefängnis kam, und es war einer der glücklichsten Tage meines Lebens. Du musst die Angst aus deinem Inneren vertreiben. Frauen müssen ihren Stimmen Gehör verschaffen und für ihre Rechte und für ihr Land eintreten, indem sie gut mit Männern zusammenarbeiten.

Worauf bist du am meisten stolz?

Ich bin stolz auf meinen Weg in der DOWUL und auf die Möglichkeit, Veränderungen herbeizuführen – z.B. das Aushandeln besserer Lohn- und Arbeitsbedingungen für die Lagerumstapler und für die Beschäftigten der Nationalen Hafenbehörde. Ich habe etwas bewegt, indem ich Frauen gewerkschaftlich organisiert habe, die für ihre Rechte eintreten.

Am meisten bin ich jedoch stolz darauf, erfolgreich die Beschäftigten bei APMT organisiert und dort den allerersten Tarifvertrag ausgehandelt zu haben. Das war sieben Monate nachdem wir einen langen, harten Kampf zwischen der Gewerkschaft und der Regierung gewonnen hatten. Im September 2020 wurde DOWUL suspendiert, und einen Monat später entließ APMT 24 Beschäftigte. Mein gesamtes ITF-Training und -Wissen trieben mich an, als wir den Fall weiterverfolgten. Mit Hilfe Gottes, der ITF und allen Gewerkschaften weltweit, die ihre Solidarität bekundeten, haben wir gewonnen. Im April 2021 ordnete das Arbeitsministerium die sofortige Wiedereinstellung der Beschäftigten und das Aussetzungsende für die Gewerkschaft an.

Welche Herausforderungen liegen vor dir?

In Liberia müssen wir Schulungskapazitäten für Beschäftigte aufbauen, damit sie die Bedeutung der Gewerkschaft an ihren Arbeitsplätzen verstehen. Auch müssen wir über den Tellerrand hinausschauen, um mehr junge Männer und Frauen für eine Gewerkschaftsmitgliedschaft zu gewinnen. ■

Gewerkschaften sehen deutliche Fortschritte bei Sicherung der Kabotagepolitik

Chris Given, Vorsitzender der ITF-Arbeitsgruppe Kabotage, hebt hervor, wie weltweite gewerkschaftliche Bestrebungen zur Sicherung der Kabotagepolitik zu deutlichem Terraingewinn führen

Kabotage schränkt ausländische Aktivitäten im Küstenhandel eines Staates ein, um die örtliche Seeschifffahrt zu schützen, den Erhalt qualifizierter Seeleute zu sichern, maritimes Wissen und Technologie zu bewahren sowie Sicherheit und nationalen Schutz zu fördern.

Die von mir geleitete Arbeitsgruppe wurde eingesetzt, um die Umsetzung der ITF-Politik zur nationalen Kabotage voranzutreiben und die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften bei der Förderung und Verteidigung von Kabotage in ihren Ländern zu unterstützen.

In Staaten wie den USA und Kanada, wo Kabotagegesetze schon lange etabliert sind und einen wesentlichen Bestandteil der nationalen und internationalen Schifffahrtspolitik darstellen, verteidigen sich die Gewerkschaften weiterhin erfolgreich gegen Angriffe auf die Kabotage seitens hinterhältigen Unternehmensinteressen, die auf einen Unterbietungswettlauf drängen.

Gewerkschaften in Ländern wie Norwegen, Australien und Neuseeland wirken federführend im Kampf für die Festlegung neuer Schifffahrts- und Arbeitsregelungen, die direkt mit Kabotage verbunden sind. Diese politischen Fortschritte konnten durch Lobbyarbeit erzielt werden, anhand derer die positive Auswirkung von Kabotagegesetzen auf vielfältige Weise verdeutlicht wurde. Sie schaffen und fördern inländische Arbeitsplätze, sichern die strategische Flottenkapazität, ermöglichen Schulungs- und Ausbildungschancen für Seeleute und bieten menschenwürdige Heuern und Arbeitsbedingungen für alle Seeleute in diesen Bereichen.

Darüber hinaus unterstützt die Arbeitsgruppe angeschlossene Gewerkschaften in ihrem Bemühen um die Aufrechterhaltung oder Sicherung neuer Richtlinien, die das Prinzip fördern, den nationalen Seehandel für ihre eigenen Staatsbürger*innen vorzubehalten.

Nach den Erfahrungen aus der Covid-19-Pandemie prüfen Regierungen rund um die Welt, wie sie stabilere Lieferketten schaffen können. Die Arbeitsgruppe entwickelt hierzu Kampagnen, die sie an den bedeutenden und strategischen Stellenwert erinnert, der die nationale Schifffahrtspolitik in diesen Plänen einnehmen muss. ■

MUA in Arbeitsgruppe zur Bildung einer strategischen Flotte in Australien

Die Maritime Union of Australia (MUA) begrüßt den staatlichen Anlauf zur Einrichtung einer Arbeitsgruppe 'Strategische Flotte'. Damit soll sichergestellt werden, dass Australien im Falle einer nationalen Katastrophe oder eines internationalen Konflikts dauerhaften Zugang zu wichtigen Importgütern wie Treibstoff hat.

Paddy Crumlin, nationaler Sekretär der MUA, wird die Gewerkschaft und die australischen Seeleute in der Arbeitsgruppe vertreten, in der Vertreter*innen der Branche, Gewerkschaft, Verteidigung und Regierung an einen Tisch gebracht werden, um die Zusammensetzung, Größe und den Einsatz der strategischen Flotte zu besprechen.

Im Rahmen der Gespräche mit Premierminister Anthony Albanese wiesen die MUA-Spitzengewerkschafter*innen auf den Bedarf an Berufsausbildungsplätzen hin, um ein ausreichendes Arbeitskräfteangebot für eine erweiterte Flotte mit Schiffen unter australischer Flagge und mit australischer Besatzung sicherzustellen. Sie plädierten auch für eine Reform des australischen Arbeitsplatzgesetzes, um die Beschäftigung von australischen Arbeitskräften bei Großprojekten wie den mit Bundesmitteln finanzierten Offshore-Windparkprojekten sicherzustellen.

Die nationalen Gewerkschafter*innen der MUA Paddy Crumlin, Mich-Elle Myers und Jamie Newlyn mit Premierminister Anthony Albanese, August 2022



Die Buschfeuerkatastrophe 2019/20 sowie die Coronapandemie stellten das Fehlen einer australischen Flotte für den Transport von Versorgungsgütern sowie für die Gewährleistung von Sicherheit und wirtschaftlicher Souveränität deutlich heraus. ■

Ausländische Seeleute in Australien jährlich um Millionen beraubt

Internationale Seeleute auf Schiffen ausländischer Eigentümer, die im australischen Küstenhandel tätig sind, werden jedes Jahr um unbezahlte Heuern beraubt, so ein neuer Bericht. **Ian Bray**, ITF-Inspektor and -Koordinator für Australien, erzählt uns mehr darüber



Ein riesiger Teil unserer Arbeit als Inspektor*innen macht die Sicherung unbezahlter Heuern für ausländische Seeleute aus. Doch da wir nur vier Inspektoren haben, um ganz Australien abzudecken, lag es nahe, dass wir mit unseren begrenzten Inspektionen nur einen kleinen Teil der insgesamt geschuldeten Gelder eintreiben. Wir gaben eine Untersuchung in Auftrag, um uns ein klareres Bild machen zu können.

Wir waren schockiert zu erfahren, dass ausländischen Seeleuten in Australien jedes Jahr eine Gesamtheuersumme in Höhe von AUD65 Millionen (USD44 Millionen) gestohlen wird.

Bei insgesamt 6.000 Schiffen, die jährlich Australien anlaufen, führen unsere ITF-Inspektoren zwischen 450 und 500 Inspektionen pro Jahr durch.

Zwischen 2018 und 2021 führten wir 1.824 Inspektionen durch und stellten die Gesamtsumme von fast AUD13,5 Millionen (mehr als USD9,1 Millionen) sicher, im Durchschnitt AUD513 (USD349) pro Seefahrer*in. (Diese Ergebnisse werden durchschnittlich über sämtliche Inspektionen hinweg berechnet, einschließlich der Schiffe ohne Probleme.) Das ist sehr viel Geld für Seeleute aus armen Ländern, deren Angehörige von ihrem Einkommen abhängig sind.

Auch die australischen Behörden forderten bei der Inspektion konkreter Probleme einige Heuerzahlungen. Die Australian Maritime Safety Authority (AMSA) stellte 2020 die Summe von AUD405.000 (USD275.000) sicher, und AUD175.000 (USD119.000) im Jahr 2021. Zusätzlich konnte der Ombudsmann für faire Beschäftigung die Gesamtsumme von fast AUD1,6 Millionen (annähernd USD1 Million) über die drei Zeiträume 2018-19, 2019-20 sowie 2020-21 hinweg eintreiben.

In Australien sollen die MLC-Normen zum Schutz der Seeleute vor Ausbeutung durch nationale Vorschriften erweitert werden, um die Lücke zwischen den Arbeitsnormen auf im Aus-

land registrierten Schiffen und denen, die in Australien als sozial verträglich gelten, zu schließen. Doch die 2009 eingeführten befristeten Lizenzen (TL) befreien die zwei ersten 'Kulanz'fahrten von nationalen Normen, und ein Schiff gilt nur als im Küstenhandel tätig, wenn es Fracht geladen hat.

Der Bericht benennt Heuerdiebstahl auf dreierlei Art und Weise:

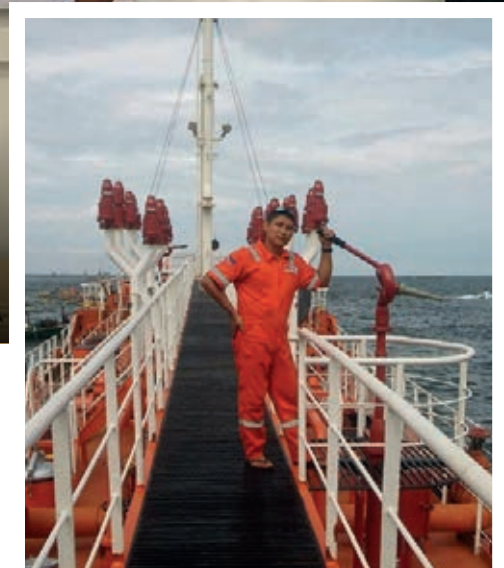
- AMSA setzt die Bestimmungen des Arbeitsvertrags für Seeleute möglicherweise nicht ordnungsgemäß durch, da sie in der Regel nur auf Beschwerden von Seiten der ITF reagiert.
- Im Anschluss an die zwei 'Kulanz'fahrten halten Schiffahrtsgesellschaften häufig nicht die vorgeschriebenen Heuer- und Leistungsaufgaben ein.
- Schiffe verlassen oft australische Gewässer, bevor die Durchsetzungsmaßnahme abgeschlossen ist.

Seitdem ein Urteil des Bundesgerichts 2014 die verstärkte Nutzung befristeter Lizenzen erlaubte, hat der Einsatz ausländischer Schiffe mit nicht-nationaler Besatzung rapide zugenommen – von 25 Prozent 2014 auf knapp 60 Prozent 2019.

Die ITF entwickelt Vorschläge für die Änderung von Gesetzen und Vorschriften, um diese Schlupflöcher zu stopfen, sowie für eine deutliche Verbesserung der Art und Weise, wie Australien seine Verpflichtungen gemäß Seearbeitsübereinkommen (MLC) durch Inspektionen und Durchsetzungsmaßnahmen einhält. ■



Felix Roondina Impas Jr. an Bord und mit ITF-Inspektor Arvin Peralta



ITF fordert Verbot einer Bemannungsagentur wegen illegaler Gebühren

Einer auf den Philippinen ansässigen Bemannungsagentur, die unrechtmäßig von Seeleuten Vermittlungsgebühren verlangte, wurde nach dem Hinweis auf ihre illegalen Praktiken die Lizenz entzogen, berichtet ITF-Inspektor **Arvin Peralta** aus Manila, der die Fälle bearbeitete

Das in Manila ansässige Unternehmen Global Marine and Offshore Resources Inc. wurde Ende Juli 2022 zum ersten Mal in die rote Liste des [ITFShipBeSure.org](https://www.itfshipbesure.org)-Verzeichnis von Bemannungsagenten eingetragen – eine Warnung an Seeleute, dass sie über diese Agentur keine Heuerstelle suchen sollten.

Die ITF hatte dem Filipino Department of Migrant Workers (DMW), welches das Bemannungsagentensystem des Landes reguliert, unwiderlegbare Beweise vorgelegt, wonach von vier Seeleuten widerechtiglich Vermittlungsgebühren verlangt und

diese dann an Arbeitgeber und Schiffe vermittelt wurden, die nicht denen in ihren Verträgen entsprachen – zudem wurden einigen mehr als zwei Monatsheuern geschuldet.

Das DMW entzog Global Marines Lizenz, erteilte sie jedoch kurze Zeit danach wieder. Die ITF hofft, dass ihre Beweise zu einer dauerhaften Sperre der Agentur führen werden, fordert jedoch gleichzeitig, dass das DMW bei korrupten Agenten härter durchgreift, um Seeleute vor skrupellosen Arbeitgebern zu schützen.

Drei der Seeleute – Ricardo Dagami Aya-ay, Ceasar Abes Jurilla und Toni Dawn Domanais de Guzman – hatten am 28. Juni mit mir Kontakt aufgenommen und sich über die schlechten Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord sowie über nicht bezahlte Heuern beschwert.

Ein vierter, Felix Roondina Impas Jr., trat kurze Zeit später an mich heran. Global Marine hatte ihn auf ein kleines Versorgungsschiff vermittelt, wo er krank wurde. Global Marine bestritt seine Behauptung, dass sein Zustand arbeitsbedingt sei und verweigerte ihm das Krankengeld sowie Übernahme der Kosten für seine medizinische Behandlung. Die der ITF angeschlossene philippinische Gewerkschaft AMOSUP half ihm mit einem Rechtsantrag auf Krankengeld, Erstattung der Arztkosten und unbezahlte Heuern. Während sein Anspruch von der National Labor Relation Commission geprüft wird, ist Felix wieder an Bord, und die ITF-Wohltätigkeitsstiftung



“Seeleute sollten eine Agentur meiden, die Vermittlungsgebühren verlangt. Sie verstößt so gegen das Gesetz, weil sie keine Bezahlung vom Schiffseigentümer erwartet. Das sollte ein Warnsignal sein – du wirst vielleicht auch nicht bezahlt.”

für Seeleute (ITF Seafarers' Trust) hat seinen Angehörigen finanzielle Unterstützung bereitgestellt.

Jeder der vier Seeleute bezeugte, dass sie unmittelbar vor ihrer Einstellung im März und April 2022 die Niederlassung Global Marines in Manila besucht hatten, wo Flottenmanager Gilbert Torrecer eine Vermittlungsgebühr, die zwischen USD600 und USD1.000 lag, von ihnen verlangte, die sie zahlten. Dies ist nicht zulässig nach dem Seearbeitsübereinkommen (MLC), welches von den Philippinen ratifiziert wurde und Teil ihrer nationalen Gesetzgebung bildet.

So warnte schon der ITF-Koordinator für das Inspektor*innen-Team, Steve Trowsdale: “Seeleute sollten eine Agentur meiden, die Vermittlungsgebühren verlangt. Sie verstößt so gegen das Gesetz, weil sie keine Bezahlung vom Schiffseigentümer erwartet. Das sollte ein Warnsignal sein – du wirst vielleicht auch nicht bezahlt.”

Die ITF verhalf den vier Männern zu ihrer Rückkehr auf die Philippinen Anfang Juli und überzeugte Global Marine, die Vermittlungsgebühren zu erstatten. Global Marine konnte mit Aya-ay im Juli eine Einigung über die unbezahlten Heuern erzielen, doch die anderen drei verfolgen noch immer ihre Ansprüche auf mehr als zwei Monatsheuern.

Skrupellose Bemannungsagenturen verhöhnen die Verträge, Regeln und Bestimmungen der Philippine Overseas Employment Administration (POEA), welche sicherstellen sollen, dass die Rechte von Arbeitsmigrant*innen während ihrer Arbeit in Übersee geschützt sind. Arroganterweise glauben sie Sanktionen vermeiden zu können, indem sie Einschüchterung, Geld und Beziehungen nutzen, um philippinische Besatzungsmitglieder zu betrügen und auszunutzen. ■

Auf der Suche nach einem Job? Zuerst ShipBeSure besuchen

Bevor du dich auch nur nach einem Job umsiehst, solltest du die ITF-Website ShipBeSure besuchen: www.itfshipbesure.org/.

Sie führt dich durch den Anheuerungsprozess. Und sie könnte dich sogar vor Betrügern schützen.

ShipBeSure wurde von der ITF ins Leben gerufen, um betrügerische Bemannungsagenten zu ermitteln und sie auf die rote Liste zu setzen – damit Seeleute ihnen nicht zum Opfer fallen.

Die Website enthält zahlreiche wichtige Informationen und Ratschläge und ist einfach zu navigieren:

- **Erste Schritte** – wie vorzugehen ist, bevor man an Bord geht, und auf was man achten sollte, wenn man eine Bemannungsagentur in Anspruch nimmt. Enthalten sind deine Rechte nach dem Seearbeitsübereinkommen. Es gibt ein Verzeichnis der Kreuzfahrtunternehmen mit Kontaktdaten und der Empfehlung, dass Arbeitssuchende sich direkt mit ihnen in Verbindung setzen.
- **Eine Bemannungsagentur finden** – eine offiziell registrierte Bemannungsagentur aus Indien, Indonesien, Myanmar oder den Philippinen finden und deren ITF-Bewertung einsehen. Seriöse Agenturen befinden sich auf der grünen Liste. Geraten wird, die Agenturen auf der roten Liste – wie Global Marine – zu meiden.
- **Betrugsmaschen und gefälschte Jobs** – wie man Anzeichen eines Betrugs feststellen und Betrugsversuche mit Kreuzfahrtschiffen auf Facebook erkennen kann. Die ‘Scam Alerts’-Seite bietet die Möglichkeit der Überprüfung auf Scams, Scheinfirmen und gefälschte Webseiten.
- **Schiff, Inspektor*in oder Gewerkschaft nachschlagen** – mehr in Erfahrung bringen über das Schiff, auf dem du erwägst zu arbeiten, oder den*die nächste*n ITF-Inspektor*in bzw. ITF-Mitgliedsgewerkschaft ermitteln, die vielleicht helfen können.
- **Eine Agentur oder einen Betrug melden** – ein von dir erkannter Betrugsversuch oder eine gefälschte Website sollte der ITF gemeldet werden, damit wir Nachforschungen anstellen und die ShipBeSure-Website möglichst umfassend und aktuell halten können.

Bei Beratungsbedarf zu einem unsicheren Angebot – oder um einen Betrug zu melden – mit der ITF unter jobscam@itf.org.uk Kontakt aufnehmen.

AN DIE GOLDENE REGEL DENKEN: Wenn der Job zu schön aussieht, um wahr zu sein, dann ist er es mit ziemlicher Sicherheit auch.



Seeleute im Zentrum des Wandels zur kohlenstofffreien Schifffahrt

Warnungen, dass etwa 800.000 Seeleute bis Mitte der 2030er Jahre Zusatzausbildungen benötigen werden, haben zur Veröffentlichung eines 10-Punkte-Aktionsplans zum Aufbau einer nachhaltigeren Schifffahrtswirtschaft geführt. **Fabrizio Barcellona**, ITF-Koordinator für die Seeleutesektion und die Sektion Binnenschifffahrt erklärt, was die Bewältigung eines gerechten Übergangs für Seeleute bedeutet

Die Schifffahrt zeichnet derzeit für drei Prozent der weltweiten Kohlendioxidemissionen verantwortlich. Sie muss sich von herkömmlichen Treibstoffen auf kohlenstoffarme und -freie Treibstoffe und Technologien umstellen, um das weltweite Ziel zu erreichen, die globale Erwärmung bis 2050 auf 1,5C oder weniger zu halten.

Um die Antwort der Schifffahrtsbranche auf diese Herausforderung zu gestalten, haben Seeleutegewerkschaften, Reeder sowie UN-Gremien im Rahmen der Weltklimakonferenz COP26 die 'Maritime Just Transition Task Force' (Taskforce für einen gerechten Übergang im maritimen Sektor) gegründet. Die Taskforce gab neue Untersuchungen in Auftrag und stützte sich auf diese Ergebnisse um den Aktionsplan zu erarbeiten, der im Rahmen der COP27 im November 2022 veröffentlicht wurde.

Bei Untersuchungen durch das führende maritime Beratungsunternehmen DNV stellte sich heraus, dass beim Übergang zur kohlenstofffreien Schifffahrt etwa 800.000 Seeleute bis Mitte der 2030er Jahre Zusatzausbildungen benötigen werden. Man warnte jedoch auch, dass die Schulungen durch die Ungewissheit über alternative Treibstoffoptionen behindert werden.

Bei der Einführung des Plans erklärte ITF-Generalsekretär Stephen Cotton: "Die gute Nachricht ist, dass Seeleute bereit und willens sind, Teil dieses Übergangs zu werden. Doch die

Besatzungsmitglieder wollen Gewissheit, dass die von ihnen verwendeten Kraftstoffe wirklich sicher sind, und dass wir als Branche Ausbildungswege zur Aktualisierung ihrer Fähigkeiten eingerichtet haben. Seeleute und andere maritime Beschäftigte spüren bereits die Auswirkungen eines instabilen Klimas – trockene, unbefahrbare Flüsse, hohe Meeresoberflächentemperaturen, geschlossene Häfen mit Hitzewellen und Sturzfluten."

Die ITF spielte eine führende Rolle bei der Gewährleistung, dass der Aktionsplan für den Wandel zur kohlenstofffreien Schifffahrt Seeleute und ihre Communities in den Mittelpunkt rückt. Das bedeutet, dass die Sicherheit und Gesundheit der maritimen Beschäftigten sowie der Schutz ihres Lebensunterhalts sichergestellt werden. Hierzu muss man:

- Überlegungen anstellen zu Umschulung, Weiterqualifizierung und neuen grünen Kompetenzen, um hochqualifizierte Arbeitskräfte zu behalten und keine*n Seefahrer*in zurückzulassen;
- Chancen für menschenwürdige Arbeit über die gesamte Lieferkette von emissionsfreien Schiffen und kohlenstofffreiem Treibstoff hinweg nutzen; und
- die Tatsache anerkennen, dass die maritimen Beschäftigten Vielfalt und Geschlechterparität widerspiegeln müssen, um die Gesellschaft darzustellen, der sie dienen.

Ebenso wichtige Faktoren – z. B. wie der Übergang bezahlt wird, wer davon profitiert, und wie die Lieferketten betrachtet werden – umfassen die Prüfung von Produktion und Handling von kohlenstofffreiem Treibstoff, Hafeninfrastruktur, Produktion und Recycling von emissionsfreien Schiffen sowie Umschulung von Hafenbeschäftigten. ■

Mehr zur Arbeitsgruppe sowie DNV-Bericht unter:
<https://unglobalcompact.org/take-action/think-labs/just-transition/about>

Aktualisierung des MLC bringt zusätzlichen Schutz für Seeleute

Zur Stärkung des Schutzes von Seeleuten nach der Covid-Pandemie hat die Internationale Arbeitsorganisation (IAO) neue Bestimmungen des Seearbeitsübereinkommens (MLC) verabschiedet. **Beatriz Vacotto**, Leiterin der maritimen Einheit in der IAO-Abteilung für internationale Arbeitsnormen, berichtet

Die IAO schätzt die Rolle der Seeleute bei der Aufrechterhaltung des Warenverkehrs dieser Welt hoch ein. In diesem Jahr wurden acht wichtige Ergänzungen zum MLC verabschiedet, die ihnen zusätzlichen Schutz geben. Sie sollen am 23. Dezember 2024 in Kraft treten.

1. Bemannungsagenturen. Das MLC verlangt derzeit von den Anwerbungsagenturen die Einrichtung eines Schutzsystems wie Versicherungen, damit Seeleute ihre Heuern und Ansprüche auch dann erhalten, wenn etwas mit der Agentur schiefgeht oder ihr Schiffseigentümer nicht bezahlt. Diese Änderung hat zur Folge, dass diese Agenturen Seeleute vor oder während der Einstellung über ihre Rechte bezüglich dieser Schutzvorschrift informieren müssen.

2. Zurücklassung. Flaggenstaaten, Hafenstaaten sowie Arbeitskräfte bereitstellende Staaten werden zur Zusammenarbeit verpflichtet, um die unverzügliche Heimkehr von im Stich gelassenen Seeleuten zu erleichtern und die Rechte derer, die sie an Bord ersetzen, zu gewährleisten. Das bedeutet, dass zurückgelassene Seeleute unter keinen Umständen durch andere im Stich gelassene Seeleute ersetzt werden dürfen. Demnächst werden IAO und IMO Richtlinien für Behörden der Hafen- und Flaggenstaaten verabschiedet, wie mit Fällen der Zurücklassung von Seeleuten zügig umzugehen ist.

3. Zugang zu medizinischer Versorgung. Diese Änderung verstärkt die Verpflichtung der Regierungen, die rasche Ausschiffung von Seeleuten, die eine sofortige medizinische Versorgung benötigen, von Schiffen in ihrem Hoheitsgebiet sicherzustellen und den Zugang zu medizinischen Einrichtungen an Land für eine angemessene Behandlung zu gewährleisten. Das MLC definiert nun zu

'unverzüglichem medizinischen Behandlungsbedarf' u.a. starke Schmerzen, die an Bord nicht bewältigt werden können, Selbstmordgefahr sowie Fälle, in denen der telemedizinische Beratungsdienst eine Behandlung an Land empfiehlt. Die Ergänzung dient darüber hinaus der erleichterten Heimkehr des Leichnams oder der Asche von Seeleuten, die an Bord gestorben sind.



Foto: Jan Pau I. Guinoo

4. Internetzugang. Das Recht auf 'soziale Vernetzung' ist dem MLC ausdrücklich hinzugefügt worden. Das heißt, dass Schiffseigentümer – soweit vernünftigerweise durchführbar – Seeleuten an Bord ihrer Schiffe den Zugang zum Internet ermöglichen müssen, wobei etwaige Gebühren in vertretbarer Höhe sein sollen. Außerdem sollen Mitgliedsstaaten, die das MLC ratifiziert haben, den Zugang zum Internet in ihren Häfen vorsehen.

Drei weitere Änderungen unterstreichen die Verpflichtung, den Seeleuten kostenloses Trinkwasser von geeigneter Qualität zur Verfügung zu stellen und betonen die Bedeutung ausgewogener Ernährung an Bord; schreiben vor, dass Seeleuten persönliche Schutzausrüstung in passender Größe zur Verfügung gestellt wird; und sehen den Namen des registrierten Eigentümers – falls abweichend vom Schiffseigentümer – auf Finanzsicherheitsbescheinigungen vor.

Schließlich besteht nun auch eine neue Verpflichtung zur angemessenen Untersuchung aller Todesfälle von Seeleuten auf See, deren Erfassung und jährliche Übermittlung an die IAO, wo sie in einem weltweiten Verzeichnis veröffentlicht werden.

Download der kostenlosen App zum MLC: Häufig gestellte Fragen unter: <https://faqmlc.ilo.org/>

Britische Gewerkschaften treiben europaweiten Kampf gegen Sozialdumping auf Fähren an

Die schockierende Massenentlassung von P&O-Beschäftigten im März 2022 war ein eindringlicher Verweis darauf, warum britische Gewerkschaften dem Sozialdumping durch Fährunternehmen ein Ende setzen wollen.

Steve Yandell, stellvertretender Koordinator der Seeleutesektion und der Sektion Binnenschifffahrt der ITF, erläutert



Die Nachricht, dass P&O Ferries 786 Seeleute in Großbritannien unrechtmäßig entlassen hatte, löste in der Öffentlichkeit Empörung aus. Am 17. März 2022 erfuhren die Beschäftigten über einen vorab aufgezeichneten Zoom-Anruf von ihrer Entlassung, mit einer Vorankündigung von nur einer halben Stunde. Das Unternehmen hatte seine gesetzliche Konsultierungsverpflichtung gegenüber seinen Beschäftigten nicht eingehalten.

Eigentümer von P&O Ferries ist der globale Hafengigant DP World, der für das erste Halbjahr 2022 einen Rekordgewinn von USD721 Millionen gemeldet hatte, eine Steigerung von 52 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Dennoch entließ das Fährunternehmen seine Beschäftigten, um billigere Leiharbeiter*innen einzustellen.

Der Schritt löste auch ernsthafte Sicherheitsbedenken aus – so verzeichneten z.B. Inspektor*innen der UK Maritime and Coastguard Agency (MCA) beispiellose 31 Einzelverstöße auf einem der zurückgehaltenen P&O-Fährschiffe, wobei die Mängel von Brandschutz bis Rettungsbootübungen reichten.

Trotz des dreisten Eingeständnisses des P&O-Ferries-Vorstandsvorsitzenden Peter Hebblethwaite gegenüber britischen Parlamentariern, dass er die gesetzlichen Kündigungsvorschriften des Vereinigten Königreichs nicht eingehalten habe, gab es bis Ende 2022 keinerlei staatliche Sanktionen gegen das Unternehmen.

Die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften und die britische Regierung haben inzwischen Gespräche aufgenommen über einen Rahmenvertrag zu Mindestnormen, der auf allen aus britischen Häfen betriebenen Fähren zur Anwendung kommen soll. Die Gewerkschaften setzten sich für rechtsverbindliche Vorschriften ein, doch die Regierung scheint eine Einführung als freiwillige Vereinbarung, die von Gewerkschaften und Arbeitgebern überwacht wird, zu bevorzugen. Der Gesetzentwurf wird Anfang 2023 weiter vom Parlament behandelt, und somit werden die Gewerkschaften weiter auf Änderungen bestehen.

Um die Bemühungen um ein Ende des Sozialdumpings zu stärken haben die ITF und ihr europäischer Arm, die Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF), eine gemeinsame Arbeitsgruppe zu Fairen Fähren gebildet, mit dem Ziel sicherzustellen, dass ihre Richtlinien und die der nationalen Regierungen auf Seeleute Anwendung finden, die auf Fähren in europäischen Gewässern arbeiten.

Die der ETF angeschlossene französische Gewerkschaften haben bei der französischen Regierung Lobbyarbeit betrieben. Als Reaktion hat Frankreich Unterstützung für die Einführung von Mindestnormen auf Fähren, die zwischen dem Vereinigten Königreich und Frankreich betrieben werden, signalisiert. Unterdessen werden die der ITF angeschlossenen britischen Gewerkschaften 2023 ihre Kampagne gegen Sozialdumping auf Fähren verstärken. ■

Das globale Netzwerk von ITF-Inspektor*innen dient den Seeleuten in aller Welt

Das ITF-Inspektor*innen-Team ist weiterhin auf Abruf bereit, Seeleuten in Not Unterstützung zu kommen zu lassen. Das *Seeleute-Bulletin* stellt die zehn neuesten Inspektor*innen vor, porträtiert das Team in Afrika und der arabischen Welt, und stellt eine aktuelle Übersicht über regionale ITF-Netzwerke mit gewerkschaftlichen Kontakten bereit

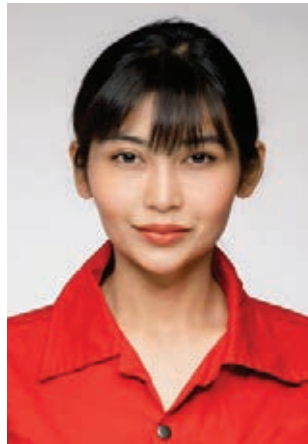
Das sind die neuesten Inspektor*innen



Rodrigo Pinto Agüero

(Valparaiso, Chile – Federación de Tripulantes de la Marina Mercante de Chile, FETRICH, und Sindicato Interempresas Profesional de Oficiales de la Marina Mercante de Chile, SIPROMAM)

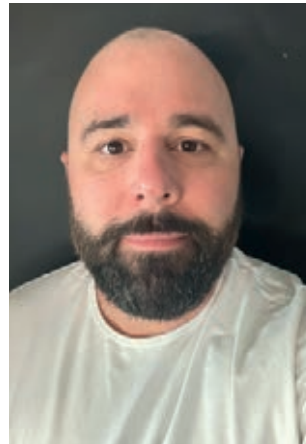
Ich trat 1982 in die Marineschule Chiles ein und wurde 1987 Fähnrich. Meinen Lotsenbefähigungsnachweis erhielt ich 1993 und habe seitdem einen Abschluss in Schiffs- und Meereswissenschaften sowie Diplome sowohl in Personalangelegenheiten als auch Personalverwaltung erlangt. Seit 1998 bin ich SIPROMAM-Mitglied; 2006 wurde ich zum Präsidenten gewählt.



Hakimah Saiful Bahri

(Port Klang, Malaysia – National Union of Seafarers of Peninsular Malaysia)

Ich habe 13 Jahre Erfahrung als erste Offizierin und leitende Offizierin für dynamische Positionierung. Tätig war ich sowohl in der internationalen und multinationalen Seeschifffahrt als auch bei Öl- und Gasunternehmen. Ich werde in Port Klang stationiert sein, aber auch andere Häfen in Malaysia abdecken.



Joshua Bobic

(Los Angeles, USA – ILWU/IBU)

Seit mehr als 20 Jahren bin ich in der Seeschifffahrt tätig, seit 17 Jahren als Gewerkschaftsmitglied, Vertrauensmann und Mitglied des Sicherheitsausschusses. Ich habe mich der ITF angeschlossen, um für die Rechte und Lebensbedingungen von Seeleuten zu kämpfen. Ich freue mich auf die Zusammenarbeit mit meinen Kolleginnen und Kollegen in der Billigflaggenkampagne.



Brian Gallagher

(Brisbane, Australien – Maritime Union of Australia)

Ich bin ein Seemann in vierter Generation. Im Laufe von 43 Jahren habe ich in allen Schifffahrtsbereichen gearbeitet, darunter auf Tankern, Schleppern, Offshore-, Bergungs-, Bagger-, Roll-on/Roll-off-, seismischen und Leuchtturmschiffen. Ich bin stolzes zahlendes Mitglied der mächtigen MUA und habe oft als hauptamtlicher Gewerkschafter das Gewerkschaftsbüro entlastet.



Leo Hwang

(Incheon, Südkorea – Koreanische Föderation von Gewerkschaften der Hafen- und Verkehrsbeschäftigten, KFPTWU)

Seit 12 Jahren arbeite ich für die KFPTWU als Strategie-Direktor. Ich bin sehr stolz darauf, Mitglied des ITF-Inspektor*innen-Teams zu werden und freue mich auf die Zusammenarbeit mit allen Inspektor*innen und Koordinator*innen weltweit.



Jim McVeigh

(Dublin, Irland – SIPTU)

Ich bin ehemaliger gewerkschaftlicher Organisationsbeauftragter bei Irlands größter allgemeiner Gewerkschaft SIPTU. Bevor ich zum ITF-Inspektor*innen-Team kam, war ich zehn Jahre lang für die gewerkschaftliche Organisation von Hafenbeschäftigten in mehreren irischen Häfen zuständig und bringe reiche Erfahrung als hauptamtlicher Gewerkschafter mit.



Goodlife Okoro

(Lagos, Nigeria – Maritime Workers' Union of Nigeria MWUN)

Ich besitze ein HND (Higher National Diploma) in Betriebswirtschaft und einen Abschluss in Frieden und Konfliktlösung. Ich habe als Seemann gearbeitet und mehrere Ämter in der MWUN bekleidet, darunter Bezirksvorsitzender und zentraler Vizepräsident. Meine akademische und Branchenerfahrung werden mir helfen, der anspruchsvollen Rolle als ITF-Inspektor gerecht zu werden.



Adan Suárez

(Montevideo, Uruguay – UTT)

Ich bin mehr als 30 Jahre als Bootsmann zur See gefahren und war danach Vollzeitbeschäftigter meiner Gewerkschaft. Seit 2019 bin ich ITF-Kontaktmann. Zu den Erfahrungen meiner Karriere auf See gehörten die Ausarbeitung von Verträgen, die Regelung von Ansprüchen sowie die Heimschaffung von Seeleuten. Als ITF-Inspektor werde ich für soziale Gerechtigkeit und für die Rechte der Seeleute kämpfen.



Nino Torrevillas

(Cebu, Philippinen – Associated Philippine Seafarers' Union)

Ich habe einen Abschluss in Rechtswissenschaft, habe mich in der Abteilung für Recht und Öffentlichkeitsarbeit meiner Gewerkschaft als Verwaltungsdirektor spezialisiert und bin Professor für Seefahrt an der Universität. Als Sohn eines Verkehrsbeschäftigten habe ich Arbeitskämpfe erlebt. Als ITF-Inspektor werde ich weiter den ungehörten und unterdrückten Arbeitnehmer*innen in ihrem Kampf für bessere Meere eine Stimme geben.



Kim Youngin

(Busan, Südkorea – Föderation der koreanischen Seeleutegewerkschaften)

Meine Erfahrung als Schiffsoffizier in den vergangenen sieben Jahren hat mir Gelegenheiten gegeben, mich für die Interessen und Unterstützung von Seeleuten einzusetzen. Bisweilen hatte ich das Gefühl, dass Seeleute wie ein Zahnrad behandelt werden, das leicht ausgetauscht werden kann. Man sollte sie gut behandeln, und ich freue mich auf diese neue Rolle im Dienste der Seeleute.

Wir stellen vor: die Inspektor*innen-Teams für Afrika und die arabische Welt

Da wir einen Anstieg bei der Zahl der Seeleute verzeichnen, die in der Region Afrika um Unterstützung bitten, hat die ITF dort ihr Inspektor*innen-Netzwerk weiter verstärkt. Im Jahr 2022 ernannten wir unseren neuen Inspektor in Nigeria, und 2023 werden wir erstmalig eine*n Inspektor*in in Senegal ernennen. Diese Berufungen, zusammen mit unseren Inspektor*innen in Ghana, Kenia und der Elfenbeinküste, sowie Marokko und Algerien in der arabischen Welt, zeigen die Bedeutung, die die ITF beiden Regionen beimisst.



Joachim Djedje (Abidjan, Elfenbeinküste – Syndicat des Marins Ivoiriens au Commerce)

Als ehemaliger nautischer Offizier trat ich der Gewerkschaftswelt Anfang der 1990er Jahre bei. Mein Posten als Generalsekretär der Seeleutegewerkschaft war äußerst nützlich. Er hat mich den Akteuren und Nutzern in Schifffahrt und Häfen näher gebracht, sogar der ITF. In der ITF habe ich mehrere Ämter bekleidet, darunter nationaler Koordinator und Vorsitzender des afrikanischen Seeleute-Ausschusses.



Catherine Haizel (Tema, Ghana – Ghana Merchant Navy Officers' Association, GMNOA)

Ich bin ehemalige leitende Dozentin der Abteilung für nautische Studiengänge an der Regional Maritime University und arbeite dort weiterhin in Teilzeit. Seit meiner Kadettenzeit Mitte der 1970er Jahre bin ich GMNOA-Mitglied, und 2005 bin ich dem Vorstand beigetreten. Ich habe einen Hochschulabschluss in Seewirtschaft von der Weltschifffahrtsuniversität (WMU) in Malmö (Schweden). Seit 2019 bin ich ITF-Inspektorin in den Häfen von Tema und Takoradi.



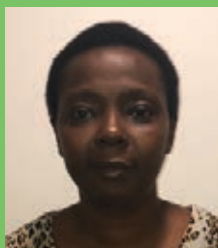
Rachik Hamid (Casablanca, Marokko – Union des Syndicats UMT des Transports)

Ich bin zwölf Jahre lang auf Container-, Massengut- und Kühlschiffen gefahren und erreichte den Rang eines zweiten Kapitäns. Darüber hinaus war ich Betriebsleiter beim CMA-CGM-Terminal in Casablanca. Seit 1991 bin ich aktives Mitglied der UMT und wurde 2019 ITF-Inspektor. Stationiert bin ich in Casablanca, aber als einziger ITF-Inspektor in Marokko bin ich für alle Häfen zuständig und arbeite mit Hafenbeschäftigten und Seeleuten.



Hassen Mellis (Algier, Algerien – FNTT/UGTA)

Ich bin 27 Jahre zur See gefahren, und meine letzte Stelle war die des ersten Offiziers auf einem algerischen Flüssiggastanker. Im Jahre 2019 wurde ich zum ITF-Inspektor ernannt und bin stolz darauf, Teil der ITF-Familie zu sein. Ich bin fest entschlossen, Seeleuten in Schwierigkeiten zu helfen und sicherzustellen, dass Schiffseigentümer nationale und Internationale Arbeitsnormen einhalten.



Betty Mutugi (Mombasa, Kenia – Dock Workers' Union, DWU)

Ich war 22 Jahre lang Hafenbeschäftigte in Mombasa und wurde zum Mitglied des DWU-Vorstands gewählt. Später wurde ich zur Vorsitzenden des Frauenausschusses des Gewerkschaftsdachverbands Central Organization of Trade Unions (COTU-K) gewählt. Danach arbeitete ich freiwillig im ITF-Büro in Mombasa mit, bevor ich 2013 zur Vollzeit-Inspektorin wurde. Meine Leidenschaft ist die Unterstützung von Seeleuten. Von der ITF in London sowie anderen Inspektor*innen habe ich viel gelernt.



Goodlife Okoro (Lagos, Nigeria – Maritime Workers' Union of Nigeria)

(Siehe vorherige Seite.)

Die ITF-Netzwerke kommen dir zu Hilfe

Das ITF-Billigflaggen-Netzwerk arbeitet zur Unterstützung der Seeleute in Ländern und Häfen ohne ITF-Inspektor*innen. Es besteht aus Kontaktpersonen, die dafür sorgen, dass Schiffseigentümer ihre Verpflichtungen hinsichtlich der Zahlung angemessener Heuern und der Bereitstellung menschenwürdiger Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord einhalten. Die auf freiwilliger Basis tätigen Kontakte werden von den der ITF angeschlossenen Gewerkschaften ernannt und haben ihren Sitz in den jeweiligen Gewerkschaftsbüros.



Lateinamerika/Karibik

Das Netzwerk bietet Seeleuten weiterhin eine wichtige Rettungsleine in den Ländern, wo die ITF über keine Inspektor*innen verfügt. Eine Reihe unserer Kontakte nahm 2022 an der Regionalkonferenz der ITF-Sektion Häfen teil, und 2023 wollen wir unser Netzwerk erweitern, besonders in der Karibik.

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

Steve Trowsdale (London, Großbritannien)

E-Mail: seafsupport@itf.org.uk

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



Arabische Welt und Iran

Wir haben ein herausforderndes Jahr 2022 erlebt, in dem die Zahl der Zurücklassungen in unserer Region stetig anstieg. Bei einigen handelte es sich um besonders berüchtigte Fälle moderner Sklaverei und gravierende Verletzungen der Menschenrechte – wie die im Hafen von Dschidda (*Al Maha*), bei der ein Seemann seit mehr als zehn Jahren an Bord ist. Wir befassten uns auch mit einer zunehmenden Zahl von Fällen, in denen Seeleute kriminalisiert, Heuern nicht bezahlt, medizinische Versorgung verweigert und Rückführungen in die Heimat abgelehnt wurden.

Unser Team war unermüdlich in der ganzen Region tätig, mit besonderer Erwähnung derjenigen im Iran, den VAE, Ägypten und in Saudi-Arabien. In vielen Fällen wandten sich die Seeleute erst an uns, nachdem sie monatelang keine Heuern erhalten hatten. Je früher wir die Beschwerde erhalten, desto besser können wir helfen.

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

Mohamed Arrachedi (Spanien)

E-Mail: arrachedi_mohamed@itf.org.uk

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



Afrika

Das Netzwerk in Westafrika hat sich mit der Ergänzung um Sierra Leone weiter ausgedehnt. Wir werden uns 2023 bemühen, mit der Aufnahme weiterer Länder aus der afrikanischen Region das Netzwerk zu stärken und sicherzustellen, dass Seeleute jemanden haben, an den sie sich im Bedarfsfall wenden können.

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

Lucien Razafindraibe (Kenia)

E-Mail: razafindraibe_lucien@itf.org.uk

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



Asien/Pazifik

In ihren Heimatländern leisteten unsere Kontakte den Seeleuten konkrete Unterstützung und Hilfe und stärkten das regionale Netzwerk.

Obwohl die Einschränkungen beim Crewwechsel in den meisten Ländern der Region Asien/Pazifik gelockert wurden, stellte die Lage in China – wo strenge Beschränkungen beibehalten wurden – eine große Herausforderung dar. Wir erhielten etliche Fälle ausländischer Seeleute, die in einer Werft in China festsaßen und ihr Schiff nicht verlassen durften, über das Vertragsende hinaus im Hafen ohne Abmustersvereinbarung waren, oder denen es untersagt war, angemessene medizinische Behandlung an Land zu bekommen.

Da es auf dem chinesischen Festland keine ITF-Inspektor*innen bzw. -Kontakte gibt, hat sich unser Netzwerk so gut wie möglich für diese Seeleute eingesetzt. Wir arbeiteten mit örtlichen Behörden, zuständigen Botschaften, Hafenagenten und Schiffseigentümern zusammen; und wir koordinierten Crewwechsel im nächsten Hafen nach China, damit Seeleute mit der Unterstützung dortiger ITF-Inspektor*innen bzw. -Kontakte abmustern konnten.

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

Sandra Bernal (Australien)

E-Mail: bernal_sandra@itf.org.uk

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

Als männlicher Verbündeter gegen Geschlechterdiskriminierung am Arbeitsplatz

Männer, die Zeuge werden von Gender-Diskriminierung am Arbeitsplatz, werden dazu ermutigt auf positive Weise zu handeln, dank einer innovativen Initiative, die inzwischen von vielen Gewerkschaften übernommen wird. **Kim Rojas Powell**, Beauftragte des ITF-Programms zur Beendigung von Gewalt gegen weibliche Verkehrsbeschäftigte, berichtet

Die Initiative unter der Überschrift "Be More Than a Bystander" (Schau nicht nur zu) begann 2015 in einer kanadischen Provinz, mit einer Partnerschaft zwischen der Ending Violence Association of British Columbia (EVAABC) und des Football-Teams BC Lions. Es ging um die Ausbildung von männlichen Führungspersonen für den Unterricht an Schulen, Hochschulen, Arbeitsplätzen sowie Profi-Sportligen und um die breite Förderung des Programms in den sozialen Netzwerken. Inzwischen wird es in Schulen und an Arbeitsplätzen auf der ganzen Welt umgesetzt.

In den Hafengebieten der Provinz British Columbia, in denen traditionell überwiegend Männer arbeiten, hat die der ITF angeschlossene Hafengewerkschaft ILWU das Programm rückhaltlos übernommen. Die Gewerkschaft hat bereits mehr als 6.000 ihrer Mitglieder geschult und zeigt sich begeistert über die Auswirkungen auf Verhalten und kulturellen Wandel – sowohl am Arbeitsplatz als auch in den Gemeinschaften, die ihre Mitglieder repräsentieren.

Das Programm beruht auf dem Verständnis, dass nur eine Minderheit von Männern Gewalt und Missbrauch ausüben, und dass die meisten Menschen friedlich und respektvoll miteinander leben und arbeiten möchten. Wird jedoch schädlichem Verhalten nicht widersprochen, hat dies eine negative Auswirkung auf die breitere Arbeitsplatzkultur.

Ziel ist es, unter Einsatz des Modells der männlichen Verbündeten sicherere, respektvollere und inklusivere Arbeitsplätze zu schaffen. Das Problem der Gewalt gegen Frauen müsse nicht von Frauen gelöst werden, sondern vielmehr die Überzeugungskraft von Männern gegenüber Männern und Jungen hinsichtlich der Bedeutung des Aufbaus gesunder Beziehungen und der Ablehnung von Gewalt gegen Frauen gefördert werden.

Das Programm geht eine Arbeitsplatzkultur an, die Schikane und Belästigung lange geduldet hat, und stellt eingefahrene Verhaltensmuster in Frage. Das geschieht durch den Anstoß



Wie man
ein Verbündeter wird und
Gewalt am Arbeitsplatz
für alle beendet

schwieriger Gespräche, durch den Einsatz von Videos mit Szenarien am Arbeitsplatz und indem die Bedeutung des frühzeitigen Eingreifens aufgezeigt wird, bevor feindseliges Verhalten und Überzeugungen in verbalen oder körperlichen Ausdruck ausufern.

Mit Hilfe des Programms werden Einzelpersonen in folgenden Eingriffsmöglichkeiten geschult:

- nichtverbal, indem man einfach die Teilnahme an einer anzüglichen Unterhaltung oder sexistischem Verhalten verweigert,
- verbal, indem man die angegriffene Person direkt anspricht, auf den Verursacher einredet oder andere ermutigt, ihre Missbilligung zu zeigen.

Hier ist Cam Sture, Hafenbeschäftigter und Mitglied der ILWU bei der Offenbarung von Wahrheiten über die notwendigen Veränderungen an seinem Arbeitsplatz zu sehen: <https://fb.watch/cmj5q0WaO/>.

Diskriminierung, Schikanie und Gewalt gegen Frauen sind am Arbeitsplatz und selbst in den Gewerkschaften weit verbreitet. Die ITF untersucht, wie sie möglicherweise die "Bystander"-Schulung einsetzen kann, um ihren eigenen Teams und ihren angeschlossenen Gewerkschaften bei der Herbeiführung von Veränderungen zu helfen. ■



Hilfe für ukrainische Kadetten

Die Leiterin der ITF-Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute (ITF Seafarers' Trust) **Katie Higginbottom** stellt ein Programm vor, das es 50 ukrainischen Kadetten ermöglicht, ihre maritime Ausbildung fortzusetzen und abzuschließen, während in ihrem Land der Krieg tobt

Die russische Invasion der Ukraine am 24. Februar 2022 und das darauffolgende Kriegsrecht hat die ukrainischen Seeleute daran gehindert, auf Schiffen anzumustern. Dies hatte dramatische Auswirkungen auf die Bemanning von Schiffen, und Kadetten in maritimen Ausbildungseinrichtungen konnten die für den Abschluss ihrer Kurse und Erhalt ihrer Arbeitszeugnisse notwendige Erfahrung auf See nicht bekommen.

Obwohl ihr Gelände besetzt war, gelang es der Kherson State Maritime Academy, eine Form von Fernunterricht aufrechtzuerhalten. Doch für die Unterstützung der Kadetten musste mehr getan werden. Die Ukrainische Gewerkschaft der Beschäftigten in der Schifffahrtswirtschaft (MTWTU) und die ITF-Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute kamen auf die Idee des Projekts, um Kadetten der Kherson State Maritime Academy aus den besetzten und feindlichen Gebieten die Möglichkeit zu geben, an der Lithuanian Maritime Academy (LMA) in Klaipeda (Litauen) zu studieren.

Seit Anfang September 2022 können die Kadetten Vorlesungen und praktischen Unterricht gleichzeitig an zwei Ausbildungseinrichtungen kombinieren und werden sowohl litauische als auch ukrainische Befähigungszeugnisse erhalten.

Im Mittelpunkt des Projekts stehen Kadetten, die ihr drittes Jahr beendet hatten, ihr Studium jedoch nicht abschließen und ihre Zeugnisse nicht erhalten konnten. Sie sind an der LMA eingeschrieben und erhalten finanzielle Unterstützung für ihr Hochschulstudium, ihre Unterkunft und Lebenshaltungskosten in Litauen sowie Hilfe bei der Praktikumssuche.

Die beiden Akademien arbeiten zusammen um sicherzustellen, dass die Kadetten eine erstklassige Ausbildung im förderlichen Umfeld von Klaipeda erhalten, während die Verbindung zu Kherson aufrechterhalten bleibt.

Die Stiftung leistet auch finanzielle Unterstützung für Kadetten in Odessa (Ukraine). ■

1. PLATZ:
Home sick
von SAN KO OO



Leuchtende Zukunft des Fotowettbewerbs für Seeleute

Aufbauend auf dem phänomenalen Erfolg ihrer letzten drei Fotowettbewerbe für Seeleute, macht die ITF-Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute daraus ein jährliches Event mit Start am Tag der Seeleute.

Dreißig in die engere Auswahl gelangte Fotos aus dem Wettbewerb "Leben auf See" 2022 wurden bei einer Ausstellung und Preisverleihung im Rahmen von Crew Connect in Manila (Philippinen) präsentiert. Die Stiftung arbeitet nun daran, diese und vorhergehende Fotos und Geschichten von Seeleuten mit maritimen Museen weltweit zu teilen, im Bemühen um eine breitere öffentliche Anerkennung von Seeleuten als die letzten unsichtbaren Arbeitskräfte, die globale Lieferketten durch dramatischste Ereignisse in Bewegung halten.

Hier sind die prämierten Fotos zu sehen: <https://www.seafarerstrust.org/what-we-do/photo-competition-2022>.

Bei der Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute (ITF Seafarers' Trust) handelt es sich um den gemeinnützigen Arm der ITF – mehr dazu unter www.seafarerstrust.org

Neuer Anstoß zur Vorbeugung von Verletzungen und Todesfällen am Arbeitsplatz in Häfen

Eine Untersuchung der ITF brachte ans Licht, dass während der letzten 20 Jahre 200 Hafenbeschäftigte und Seeleute bei der Arbeit in Häfen ernsthaft verletzt wurden und mehr als 700 starben – und dabei handelt es sich nur um gemeldete Vorfälle.

Steve Biggs, leitender Sektionsassistent der ITF-Sektion Häfen, teilt Pläne, um die Arbeit in Häfen sicherer zu gestalten

Diese Zahlen sind einfach inakzeptabel, und sie enthalten nicht einmal die zahllosen weiteren Verletzungen und Todesfälle, die nicht gemeldet werden. Auch Todesfälle im Zusammenhang mit Fischerei oder Kreuzschiffahrt wurden nicht erfasst.

Obwohl die Zahlen im Laufe des 20jährigen Untersuchungszeitraums in verschiedenen Jahren höher und niedriger sind, ist insgesamt eine deutlich steigende Tendenz erkennbar: Im Jahr 2000 gab es 18 gemeldete Todesfälle und drei ernsthafte Verletzungen, während 87 Todesfälle und 26 ernsthafte Verletzungen 2022 zu verzeichnen waren.

Eine wichtige Erkenntnis der ITF-Untersuchung war, dass 71 Prozent der gemeldeten Todesfälle sich an Bord von Schiffen ereigneten. Die meisten waren Besatzungsmitglieder, doch bei vielen handelte es sich um landseitiges Personal, das an Bord Ladungsarbeiten durchführte. Die ITF hat mit dem ICHCA International Gespräche geführt, um gemeinsam Änderungen herbeizuführen.

Beim ICHCA International handelt es sich um eine Nicht-Regierungsorganisation, die Hafenwirtschaft und Schifffahrt zusammenbringt, um Gesundheit, Sicherheit und Wohlergehen aller zugehörigen Arbeitnehmer*innen zu verbessern. Zu den Mitgliedern des Verbands gehören globale Terminalbetreiber, große Reedereien, die ITF sowie Bran-

chenregulierungsbehörden und Versicherungsgesellschaften.

Wir haben die Notwendigkeit einer einheitlichen Vorgehensweise beim Risikomanagement für Schiffe festgestellt. Derzeit haben die meisten Häfen und Terminals ihre jeweils eigene Version einer Risikobewertung für Schiffe, doch besteht kein einheitliches Vorgehen zur Erkennung und Steuerung von Risiken in Arbeitsbereichen vor Aufnahme des Betriebs. Darüber hinaus gibt es nur wenig oder gar keine Kommunikation zwischen den Häfen, die ein beliebiges Schiff anfährt, um sich gegenseitig auf irgendwelche Mängel oder Gefahren an Bord aufmerksam zu machen.

Wir haben die ersten Schritte eingeleitet, um dies zu ändern. Die ITF beteiligt sich an einem vom ICHCA geleiteten Projekt zur Entwicklung und Umsetzung eines weltweiten Standards für die Inspektion von Arbeitsbereichen auf Schiffen, wobei alle Aspekte eines Arbeitsschiffes erfasst werden. Risiken werden ermittelt und kontrolliert, und ernsthafte Verletzungen und Todesfälle an Bord aller Frachtschiffstypen werden reduziert oder ausgeschaltet.

Mit einem internationalen Standard

- werden gleiche Bedingungen für alle Akteure geschaffen
- wird sichergestellt, dass Informationen geteilt und verstanden werden
- wird ein gemeinsames Ausbildungsverfahren für Personal zur Durchführung von Inspektionen festgelegt
- wird die Effizienz der Betriebsabläufe durch gemeinsame Inspektionsverfahren erhöht
- werden die Betriebsabläufe sicherer, wobei man Risiken kontrolliert, bevor sie zu Unfällen werden.

Wir hoffen, den Inspektionsstandard zu einer App oder einem Online-Tool für Häfen und Terminals weiterentwickeln zu können. ■



Brisanter Bericht bestätigt Ausbeutung von Wanderarbeitskräften in britischer Fischereiwirtschaft

Ein neuer Bericht bestätigt, dass Wanderarbeitskräfte im britischen Fischereisektor Arbeitsausbeutung und Menschenrechtsverletzungen ausgesetzt sind und zuviel Angst haben, um sich dagegen aufzulehnen, so **Chris Williams**, ITF-Experte für Fischereiwirtschaft

Zwischen Juni und Oktober 2021 führte das Rights Lab der Universität Nottingham Untersuchungen über die Arbeitsbedingungen für britische, EU- und zugewanderte Besatzungen in der gesamten britischen Fischereiflotte durch.

Der Bericht bestätigt, dass alle Fischereibesetzten von außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) mit Transitvisa für Seeleute ins Vereinigte Königreich gebracht wurden und leicht ausgebeutet werden können, weil die britische Einwanderungspolitik ('the hostile environment') und die maritimen MLC-/Fischereivorschriften (IAO-Übereinkommen Nr. 188) nicht miteinander verknüpft sind. Die ITF hatte im Mai 2022 aufgedeckt, dass der Missbrauch dieser Visa es skrupellosen Arbeitgebern ermöglicht hat, sich die Ängste der Wanderarbeitskräfte in der Fischerei im Hinblick auf ihren Einwanderungsstatus zunutze zu machen, um sie länger und härter arbeiten zu lassen als einheimische Besatzungen, und das bei geringerer Bezahlung.

Ein britischer Fischereibesetzter, der von Rights Lab interviewt wurde, erklärte: "Ich habe einen Schiffseigner sagen hören: Ich kann zwei bis drei ausländische Besatzungsmitglieder für den Preis von einem von euch einheimischen Jungs bekommen."

Die Studie ergab:

- 35 Prozent der Fischereibesetzten gaben an, dass ihnen regelmäßig körperliche Gewalt zugefügt wird, einschließlich rassistischer Übergriffe und sexueller Gewalt.
- Der durchschnittliche Lohn von zugewanderten Fischereibesetzten lag bei £3,51 pro Stunde und damit fast um das Dreifache niedriger als der nationale Mindestlohn, der allen als Besatzungsmitglieder auf Fischereifahrzeugen unter britischer Flagge Arbeitenden zusteht.
- 19 Prozent der Teilnehmer*innen berichteten über Arbeitsbedingungen, die auf Zwangsarbeit schließen lassen.
- 18 Prozent der zugewanderten Fischereibesetzten mussten auf einem Schiff arbeiten, das nicht in ihrem Vertrag stand - ein klarer Verstoß gegen die Bedingungen ihres Transitvisums.
- Die meisten zugewanderten Fischereibesetzten berichteten, dass sie ohne ausreichende Ruhezeiten übermäßig lange arbeiten müssen, was einen Verstoß gegen IAO-Übereinkommen Nr. 188 über die Arbeit im Fischereisektor darstellt, das 2019 vom Vereinigten Königreich ratifiziert wurde.
- Zugewanderte Fischereibesetzte befürchteten ausgewiesen zu werden, wenn sie den Mund aufmachen, und mehr als 60 Prozent der Fischereibesetzten (einschließlich britischer Staatsangehöriger) gaben an, dass sie aus Angst, auf eine schwarze Liste gesetzt zu werden, niemals einen Missstand melden würden.

Ein zugewandertes Fischereibesetztes erzählte dem Rights Lab: "Wegen des Visums musst du auf diesem Schiff bleiben. Wenn du dieses Schiff verlässt, um Hilfe zu suchen, dann kannst du vielleicht nicht arbeiten. Du wartest einfach nur ohne Geld. Oder wenn du um Hilfe bittest, rufen sie einfach die Agentur an und sagen, du hättest deine Visabedingungen nicht eingehalten und müsstest für deine Rückreise nach Hause bezahlen."

Die ITF fordert die britische Regierung auf, die Schlupflöcher zu schließen, die diesen Missbrauch zulassen, sowie die Verwendung von Seeleute-Transitvisa für Wanderarbeitskräfte im Fischereisektor zu beenden und zu einem System wie einem Facharbeitervisum überzugehen, das ihnen besseren Schutz und menschenwürdige Arbeitsbedingungen bietet.

Letting exploitation off the hook? – Evidencing labour abuses in UK fishing kann hier heruntergeladen werden: tinyurl.com/Lettingexploitationoffthehook

A one way ticket to labour exploitation: how transit visa loopholes are being used to exploit migrant fishers on UK fishing vessels kann hier heruntergeladen werden: <https://www.itfglobal.org/en/reports-publications/one-way-ticket-labour-exploitation>

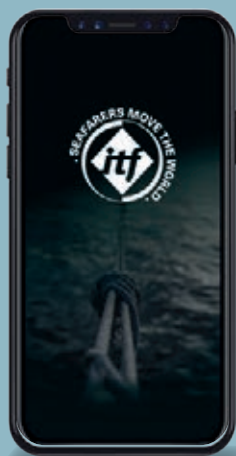


INTERNATIONALE
TRANSPORTARBEITER-
FÖDERATION

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

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

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



ITF Seafarers

- Dein Schiff überprüfen
- Hilfe in Krisensituationen erhalten
- Mit der ITF Verbindung aufnehmen
- Eine*n ITF-Inspektor*in oder eine ITF-Seeleutegewerkschaft finden
- Informationen rund um Gesundheit und Wohlbefinden erhalten.

Soziale Medien der ITF



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



- Folgt uns auf www.instagram.com/ITFseafarerssupport

ITF-Websites



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



www.itfshipbesure.org – Deine Anlaufstelle, wenn du einen Job suchst.



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