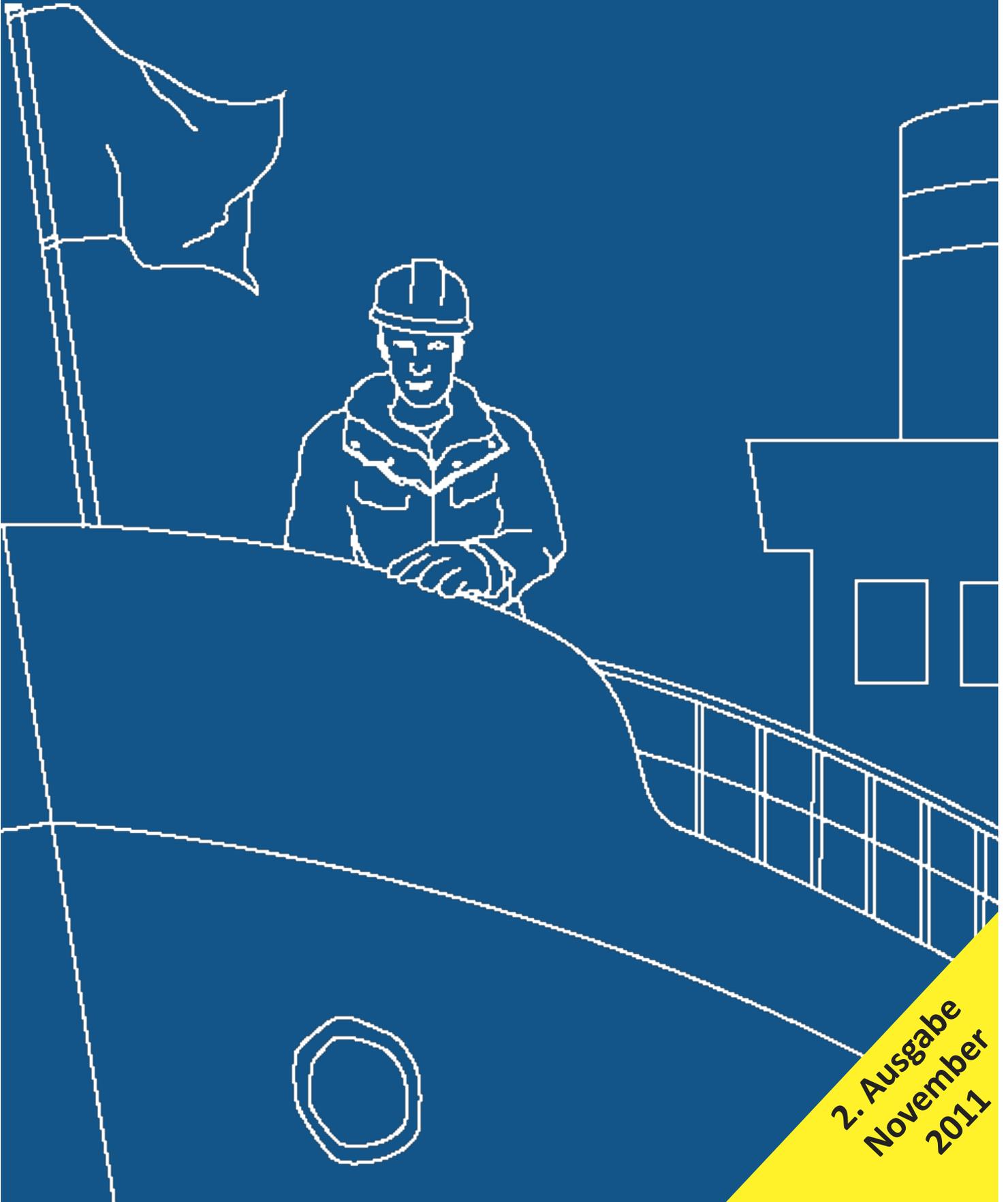




Politik von Mexico City

ITF-Politik über die Mindestbedingungen auf Handelsschiffen



2. Ausgabe
November
2011

Inhalt

- 5 Vorwort
- Politik von Mexico City: ITF-Politik über die Mindestbedingungen auf Handelsschiffen**
- 7 Einleitung
- 8 Grundsätze
- 10 Zielsetzungen
- 12 Definition einer Billigflagge
- 15 Nicht zu Billigflaggen erklärte Register
- 16 Für die ITF annehmbare Normen auf Billigflaggenschiffen
- 17 Für die ITF annehmbare Normen auf Zweitregisterschiffen
- 18 Für die ITF annehmbare Normen auf Schiffen unter Nationalflagge
- 19 Bareboat Charter
- 20 Doppel- oder Parallelregistrierung von Schiffen
- 21 Kabotage
- 22 Regionalnormen
- 23 Rechte und Pflichten für Billigflaggenschiffe
- 24 Verhandlungsrechte und Pflichten für Billigflaggenschiffe
- 27 Besatzung
- 28 ITF-Konsultationsverfahren für die Unterzeichnung von Verträgen für Billigflaggenschiffe
- Anhänge**
- 32 Politik von Athen: Gemeinsame ITF-Politik zu europäischen Fährdienstverbindungen
- 36 Finanzierungs- und Kontrollpolitik
- 40 Politik zu den Leitlinien von Miami
- 57 Nationale Kabotage-Politik
- 60 Nationalflaggen-Politik
- 62 Offshore-Politik
- 64 Politik zu mitfahrenden Reparaturtrupps
- 71 Seeleute-Charta-Politik: Politik zu Gewerkschaftsmitgliedschaft und Verpflichtungen gegenüber Seeleuten an Bord von Billigflaggenschiffen

Vorwort

Im Rahmen des 41. ITF-Kongresses im August 2006 in Durban (Südafrika) wurde der Beschluss gefasst, eine gründliche und systematische Überprüfung der Billigflaggenkampagne vorzunehmen. Zuletzt wurde die Billigflaggenpolitik anlässlich des 50. Jahrestages der Kampagne 1998 überprüft und fand ihren Abschluss in der Politik "Von Oslo nach Delhi". Mit der jüngsten Überprüfung wollten die angeschlossenen Gewerkschaften die Billigflaggenkampagne auf ein neues Niveau bringen und sie fit machen für die Herausforderungen des 21. Jahrhunderts.

Im Zeitraum seit 1998 hatten sehr viele Änderungen stattgefunden, sowohl intern als auch extern.

Die Billigflaggenkampagne selbst hatte die Bildung des Internationalen Verhandlungsforums (IBF) und damit eine neue Ära internationaler Heuerverhandlungen erlebt. Gleichzeitig hatte sich die Zahl der Billigflaggeninspektor/innen fast verdoppelt, und das Team war besser geschult, besser ausgerüstet und besser koordiniert als jemals zuvor. Darüber hinaus war eine neue ITF-Kampagne gegen Billighäfen eingeleitet worden.

Unterdessen hatte die Schifffahrtsindustrie einige dramatische Veränderungen erfahren, mit riesigen Fortschritten in der Technologie, schnellerem Ladungsumschlag, größeren Schiffen, komplizierteren Eigentümerstrukturen, wechselnden Beschäftigungstrends sowie bedeutsamen rechtlichen Entwicklungen.

Das hatte zur Folge, dass dieser Überprüfungsprozess gründlicher als jemals zuvor durchgeführt wurde. Über vier Jahre hinweg untersuchte eine gewählte Gruppe von führenden ITF-Vertreter/innen aus der Seeschifffahrt jeden Aspekt der Kampagne, einschließlich politischer Grundsätze, Strategien, Abläufe und Strukturen.

Auch wurden Stellungnahmen angeschlossener Seeleutegewerkschaften eingeholt. Zu jedem Thema wurde ausführlich diskutiert und argumentiert. In einigen Fällen herrschten gegensätzliche Auffassungen, sodass ein Konsens manchmal unmöglich schien. Doch während des gesamten Prozesses hielten die Beteiligten an einer unerschütterlichen Verpflichtung fest, die Kampagne voranzubringen, und setzten sich in höchstem Maße dafür ein, einen Kompromiss zu erzielen – auch in den strittigsten Fragen.

Das Ergebnis dieser Überprüfung wurde schließlich im August 2010 dem 42. ITF-Kongress in Mexico City (Mexiko) präsentiert. Alle Empfehlungen und Schlussfolgerungen wurden verabschiedet, so auch eine neue Billigflaggenpolitik – die "Politik von Mexiko City".

Diese Politik stellt das Rückgrat der Billigflaggenkampagne dar: Sie nennt ihre Ziele, ihre Kernprinzipien und Grundwerte sowie die Grundsätze und Verfahren, die ihren Ablauf regeln. Die vorgenommenen Änderungen bringen die Kampagne nachdrücklich ins 21. Jahrhundert, bleiben den Grundwerten jedoch treu. Die Interessen der Arbeitnehmer/innen stehen darin an erster Stelle, und der Solidaritätsgedanke – Herzstück der Kampagne, der ITF und der Gewerkschaftsbewegung als Ganzes – erfährt einen neuen Höhenflug.

David Cockroft

ITF-Generalsekretär

Stephen Cotton

ITF-Koordinator für maritime Industrien

David Heindel

Vorsitzender, ITF-Seeleutesektion

Paddy Crumlin

ITF-Präsident und Vorsitzender, ITF-Sektion Häfen

ITF-Politik über die Mindestbedingungen auf Handelsschiffen

Bei diesem Dokument handelt es sich um eine eigenständige Stellungnahme zur ITF-Politik, die in Zusammenhang mit weiterer ITF-Politik gelesen werden muss, gemäß jeweiligem Beschluss der zuständigen ITF-Gremien (ITF-Politik).

Diese Politik ersetzt die von dem 39. ITF-Kongress in Neu-Delhi (Indien) angenommene Politik "Von Oslo nach Delhi".

Bei etwaigen Anmerkungen zur Geschichte oder Entwicklung von ITF-Politik handelt es sich nicht um verbindliche Aussagen der ITF-Politik.

Für die Auslegung der Politik ist der englische Wortlaut maßgeblich.

1

Grundsätze

Die ITF lehnt das Billigflaggensystem ab und ist der Überzeugung, dass eine echte Verbindung zwischen der Flagge, unter der ein Schiff fährt, und dem Ort, an dem die nutznießende Eigentümerschaft und Kontrolle angesiedelt ist, bestehen sollte. Billigflaggenregister sorgen in der Regel nicht für die Durchsetzung sozialer Mindestnormen und/oder Gewerkschaftsrechte für Seeleute und zeigen weder die Bereitschaft noch die Fähigkeit zur Einhaltung internationaler Normen, zu denen auch internationale Sicherheitsnormen, internationale Arbeitsnormen in der Seeschifffahrt sowie Menschen- und Gewerkschaftsrechte zählen. Dementsprechend fehlt auf den in solchen Registern geführten Schiffen die gesellschaftliche Kontrolle seitens demokratischer und unabhängiger Gewerkschaften.

2

Billigflaggen erlauben es den Reedern, ihre Betriebskosten auf ein Minimum zu reduzieren, indem sie z. B. Steuern und Gewerkschaften umgehen, ihre interne Preispolitik manipulieren, ausländische Seeleute und Reisepassinhaber zu sehr niedrigen Heuern beschäftigen, keine Wohlfahrts- und Sozialversicherungsbeiträge für ihre Besatzungen zahlen, Seeleute im Ladungsumschlag einsetzen und sich der strikten Anwendung von Sicherheits- und Umweltnormen entziehen. Billigflaggenregister genießen daher einen Wettbewerbsvorteil gegenüber Schiffen unter Nationalflaggen mit höheren Betriebskosten, die Gesetzen und Vorschriften der etablierten Schifffahrtsbehörden der Flaggenstaaten unterworfen sind. Durch die Nutzung von Billigflaggen können Reedereien auch komplexe Eigentumsstrukturen aufbauen, die sich durch Mangel an Verantwortung seitens der Verwaltung und des Managements sowie fehlende Transparenz auszeichnen.

3

Die ITF ist der Überzeugung, dass Billigflaggen unlauteren Wettbewerb darstellen. Oft werden Besatzungen nicht auf Grundlage von Qualitätskriterien, sondern nach Kostengesichtspunkten ausgewählt, und die Beschäftigung hat Gelegenheitscharakter; weder den Bedürfnissen der Besatzung noch den langfristig zu sichernden Bedürfnissen der Wirtschaft und der Gesellschaft insgesamt wird daher viel Beachtung geschenkt. Im Allgemeinen leisten Billigflaggenregister weder einen Beitrag zur Schulung noch zur beruflichen Laufbahn von Seeleuten, die auf Schiffen unter ihrer Flagge arbeiten.

4

Die ITF lehnt jegliche Diskriminierung und missbräuchliche Behandlung von Seeleuten ab und ist der Überzeugung, dass der Einsatz von Billigflaggenregistern der direkten Ausbeutung Vorschub leistet und es den Reedern erlaubt, bei der Behandlung und Bezahlung der Seeleute ganz nach ihrem eigenen Gutdünken zu verfahren. Das Gleichgewicht der Kräfte ist gestört.

Zielsetzungen

Vor dem Hintergrund des oben gesagten setzt sich die ITF gegen Billigflaggen und unternormige Schifffahrt ein, wobei folgende Zielsetzungen verfolgt werden:

- a) Schutz und Verbesserung der Beschäftigungsbedingungen von Seeleuten und Gewährleistung des Schutzes aller Seeleute vor Ausbeutung, ohne Unterschied von z. B. Hautfarbe, Staatsangehörigkeit, Geschlecht, Rasse, Religion oder sexueller Orientierung;
- b) Beseitigung des Billigflaggensystems und Schaffung eines Ordnungsrahmens für die Schifffahrtswirtschaft, der auf dem Konzept einer echten Verbindung zwischen der Flagge, unter der ein Schiff fährt, und dem Ort, an dem die nutznießende Eigentümerschaft und Kontrolle angesiedelt ist, beruht;
- c) Bekämpfung der unternormigen Schifffahrt und Durchsetzung für die ITF annehmbarer Normen auf allen Schiffen unabhängig von der Flagge, unter Einsatz aller der ITF zur Verfügung stehenden politischen, gewerkschaftlichen und rechtlichen Mittel;
- d) Individuelle Stärkung der angeschlossenen Gewerkschaften zur Steigerung der internationalen Solidarität bei der Umsetzung der Kampagne;
- e) Allgemeine Anerkennung und Anwendung einschlägiger internationaler Mindestnormen – hier insbesondere das IAO-Seearbeitsübereinkommen 2006, Kernarbeitsnormen der IAO, einschlägige IAO-Instrumente und Menschenrechtsinstrumente – auf allen Schiffen, gleich unter welcher Flagge.

Bei der Umsetzung der Kampagne betätigt sich die ITF an zwei Fronten:

- a) Auf politischer Ebene bemüht sie sich um Einflussnahme auf Regierungs- und zwischenstaatliche Organisationen, um eine Anhebung der Normen innerhalb der maritimen Wirtschaft zu erwirken und die Verbindung zwischen der Flagge, unter der ein Schiff fährt, und der Nationalität der nutznießenden Eigentümerschaft sowie derjenigen, die die Kontrolle über das Schiff ausüben, zu stärken;
- b) Auf gewerkschaftlicher Ebene strebt sie die Durchsetzung annehmbarer Mindestlöhne und -arbeitsbedingungen für Seeleute an Bord von Billigflaggen- und unternormigen Schiffen an, indem sie mit Reedern, Arbeitgebern und deren Vertreter/innen internationale Kollektivverhandlungen sowie andere Formen konstruktiven Dialogs mit Wirtschaftsbeteiligten führt und praktische Solidaritätsmaßnahmen zwischen den der ITF angeschlossenen Gewerkschaften weltweit anregt.

Grundlage der Billigflaggenkampagne ist die Solidarität zwischen Seeleuten und Hafenbeschäftigten und ihrer jeweiligen Gewerkschaften. Der Erfolg der Billigflaggenkampagne hängt u. a. vom Engagement und von der Stärke der weltweiten Hafengewerkschaften ab. Aus diesem Grund ist die Unterstützung der Hafenbeschäftigten und ihrer Gewerkschaften von wesentlicher Bedeutung für die Billigflaggenkampagne. Dazu gehört die Unterstützung der ITF-Kampagne gegen Billighäfen, auch durch die Seeleute selbst.

8

Definition einer Billigflagge

Die ITF definiert Billigflaggen wie folgt:

Wo festgestellt wird, dass die nutznießende Eigentümerschaft eines Schiffes in einem anderen Land angesiedelt ist als dem, unter dessen Flagge das Schiff fährt, wird das Schiff als unter Billigflagge fahrend behandelt. In Fällen, in denen die nutznießende Eigentümerschaft nicht eindeutig festzustellen ist, gilt, dass die effektive Kontrolle ausschlaggebend und jedes Schiff als unter Billigflagge fahrend anzusehen ist, bei dem keine echte Verbindung zwischen dem Flaggenstaat und der/den natürlichen oder juristischen Person/en besteht, die die effektive Kontrolle über den Betrieb des Schiffes ausüben.

9

Für die Zwecke der ITF-Politik bezieht sich die nutznießende Eigentümerschaft auf die nutznießende Endigentümerschaft bzw. den Besitz einer natürlichen Person. Soweit die nutznießende Eigentümerschaft nicht eindeutig festzustellen ist, zieht die ITF denjenigen in Betracht, der die effektive Kontrolle über das Schiff ausübt. Unter effektiver Kontrolle ist die von einer Einzelperson bzw. einer Gruppe von Einzelpersonen ausgeübte Kontrolle über ein Schiff zu verstehen.ⁱ

10

Jedes Register kann aufgrund der Tatsache, dass die nutznießende Eigentümerschaft und/oder Kontrolle über die Mehrzahl der in dem Register geführten Schiffe nicht im Flaggenstaat angesiedelt ist und das Register nicht die im folgenden Abs. 11 festgelegten Kriterien erfüllt, zur Billigflagge erklärt werden.

11

Zusätzlich zu der oben aufgeführten Definition einer Billigflagge bedient sich die ITF aller im folgenden aufgeführten Kriterien bei der Entscheidung darüber, ob ein Register zur Billigflagge erklärt wird:

- a) die Fähigkeit und Bereitschaft des Flaggenlandes, international anerkannte soziale Mindestnormen, u. a. die Achtung grundlegender Menschen- und Gewerkschaftsrechte, der Vereinigungsfreiheit und des Rechtes auf Kollektivverhandlungen mit echten Gewerkschaften, auf seinen Schiffen durchzusetzen;
- b) die soziale Bilanz, die ihren Niederschlag in der Zahl von Ratifizierungen und dem Ausmaß der Durchsetzung von IAO-Übereinkommen und -Empfehlungen findet;

ⁱ Erläuterung: *Der nutznießende Eigentümer des Schiffes ist die Person, die die letztendliche Macht und wahre Kontrolle über das Schiff ausübt. Unter effektiver Kontrolle ist die Person oder juristische Person zu verstehen, der die letztendliche Entscheidungsverantwortung und Haftung obliegt, nämlich die wahre Kontrolle. Die Feststellung, wer nutznießender Eigentümer eines Schiffes ist oder wer die effektive Kontrolle über ein Schiff ausübt ist im Wesentlichen eine Frage der Tatsachen.*

In ihrem Bericht *Hinter dem Konzernschleier: Missbrauch von Unternehmen für illegale Zwecke* (Paris, 2001) beschreibt die OECD "nutznießende Eigentümerschaft" bzw. "effektive Kontrolle" wie folgt:

"Unter 'nutznießender Eigentümerschaft' versteht man die nutznießende Endigentümerschaft bzw. den Besitz einer natürlichen Person. In einigen Fällen kann die Enttarnung des nutznießenden Eigentümers das Durchdringen mehrerer zwischengeschalteter Unternehmen und/oder Einzelpersonen erfordern, bis man den wahren Eigentümer – eine natürliche Person – findet. Im Hinblick auf Gesellschaften liegt die Eigentümerschaft bei den Aktionären oder Mitgliedern. Bei Partnerschaften liegen die Beteiligungen bei Komplementären und Kommanditisten. Bei Fonds und Stiftungen bezieht sich die nutznießende Eigentümerschaft auf Nutznießer, wozu auch der Gründer oder Stifter zählen kann."

"'Kontrolle' bedeutet effektive Kontrolle durch eine Einzelperson oder eine Gruppe von Einzelpersonen mittels einer Unternehmensform. Hinsichtlich der im Bericht untersuchten Unternehmensformen muss daher die maßgebliche Frage sein, wer die effektive Kontrolle (statt der rechtlichen Kontrolle) über die Unternehmensform hat. In vielen Fällen missbräuchlicher Verwendung von Unternehmensformen kontrolliert der nutznießende Eigentümer oder Gründer/Stifter die Unternehmensform trotz des äußeren Erscheinungsbildes, das Kontrolle durch eine Drittpartei suggeriert. So könnten z. B. die Geschäftsführer eines Unternehmens nur 'Stroh-männer' sein, die die von einem Geschäftsführer zu erfüllenden Aufgaben an den nutznießenden Eigentümer weiterleiten und von diesem Anweisungen entgegennehmen. Bei einem Fonds könnte der Gründer mittels eines 'Fondsschützers' und einer Willenserklärung weiterhin die effektive Kontrolle über den Treuhänder behalten."

- c) die Sicherheits- und Umweltbilanz, die ihren Niederschlag in der Zahl von Ratifizierungen und dem Ausmaß der Durchsetzung von IMO-Übereinkommen sowie den bei Inspektionen der Hafenstaatenkontrolle aufgedeckten Mängeln und daraus resultierenden Schiffsarresten findet.

Die Gewerkschaft/en im Flaggenland können die ITF zur Aufnahme des Registers in ihr Billigflaggenverzeichnis auffordern, wenn die Bedingungen, die unter ihrer Nationalflagge gelten, insgesamt für sie nicht annehmbar sind. Die ITF behält sich das Recht vor, jedes Register zur Billigflagge zu erklären, wenn die Umstände dies erforderlich machen. Darüber hinaus behält sich die ITF das Recht vor, nach Beratungen mit der/den Gewerkschaft/en im Flaggenstaat jedes Schiff auf einer Schiff-für-Schiff-Grundlage zum Billigflaggenschiff zu erklären.

Nicht zu Billigflaggen erklärte Register

Die ITF akzeptiert das Recht der ihr angeschlossenen Gewerkschaften, unabhängig von der Flagge gegen jedes Schiff vorzugehen, um für die ITF annehmbare Normen durchzusetzen. Im Falle von Nicht-Billigflaggenschiffen sollten derartige Maßnahmen in der Regel erst mit Zustimmung der der ITF angeschlossenen Seeleutegewerkschaft/en im Flaggenstaat ergriffen werden.

Für die ITF annehmbare Normen auf Billigflaggenschiffen

Alle Schiffe, die unter einer von der ITF zur Billigflagge erklärten Flagge fahren, müssen einem von der ITF genehmigten Kollektivvertrag unterstehen, der in Übereinstimmung mit dieser Politik unterzeichnet wurde.

Für die ITF annehmbare Normen auf Zweitregisterschiffen

Zweitregister fallen in den Bereich der angeschlossenen Gewerkschaften der Flaggenstaaten und keine der ITF angeschlossene Gewerkschaft darf ohne die Zustimmung der ITF angeschlossenen Gewerkschaft des Flaggenstaates über Besatzungsangelegenheiten auf Zweitregisterschiffen verhandeln. Verträge für Zweitregisterschiffe oder Schiffe unter anderen Flaggen, die nach offizieller Auffassung der ITF ähnliche Bedingungen anbieten, dürfen nicht unter dem ITF-TCC-Grenzwert und den ITF-Normen in ihrer jeweils geltenden Fassung liegen. Beim Abschluss jeglichen Vertrages sollte die Gewerkschaft des Flaggenstaates, wo praktisch durchführbar, entsprechende bilaterale Abkommen mit der/den Gewerkschaft/en des Arbeitskräfte bereitstellenden Landes abschließen.

Für die ITF annehmbare Normen auf Schiffen unter Nationalflagge

Die für die ITF annehmbaren Normen auf Schiffen unter Nationalflagge sind in der dieser Politik angehängten ITF-Politik zu Nationalflaggen festgelegt.

Bareboat Charter

Schiffe, die als Bareboat unter bzw. von eine/r Flagge ver-/gechartert werden und tatsächlich zum Aufbau einer Schifffahrtswirtschaft unter Nationalflagge beitragen, wobei Eigentumsrechte und Kontrolle in vollem Umfang auf eine staatliche Stelle oder Rechtsperson im Flaggenstaat übertragen wurden, die die effektive Kontrolle über das Schiff ausübt, werden vorbehaltlich der Zustimmung der Gewerkschaft/en im Lande der nutznießenden Eigentümerschaft als Schiffe unter Nationalflagge angesehen.

Doppel- oder Parallelregistrierung von Schiffen

Im Falle einer Doppel- oder Parallelregistrierung werden die Schiffe als Billigflaggschiffe angesehen. Demgegenüber sind unter Nationalflagge fahrende Schiffe, die einzig und allein zum Zwecke der Registrierung einer Schiffshypothek auf dem Wege der Doppel- bzw. Parallelregistrierung einer Billigflagge unterstellt werden, als unter Nationalflagge fahrende Schiffe zu betrachten, soweit die Gewerkschaft/en im Lande der nutznießenden Eigentümerschaft zustimmt/zustimmen und alle Bedingungen an Bord der Gesetzgebung des ursprünglichen Flaggenstaates entsprechen.

19

20

Kabotage

Kabotagedienste sind für unter Nationalflagge der betreffenden Länder fahrende Schiffe zu reservieren.

Die ITF befürwortet die Erhaltung und Ausweitung der Kabotage auf nationaler Ebene und ist sich der Bedeutung bewusst, die derartige Regelungen für die Sicherung langfristiger nachhaltiger Beschäftigungsmöglichkeiten für Seeleute an Bord von Schiffen haben, die regelmäßig zwischen den Häfen eines einzelnen Landes verkehren. Um Sozialdumping zu vermeiden, muss jedes Schiff, ob Billigflagge oder nicht, das nicht einer entsprechenden Regelung unterliegt, die für die in dem betreffenden Staat verkehrenden Schiffe vereinbarten Normen einhalten, wenn es in der Folge zu Kabotagediensten eingesetzt wird.

Regionalnormen

Die ITF akzeptiert das Recht aller ihr angeschlossenen Gewerkschaften in einer konkreten und klar abgegrenzten Region, dem Fair-Practices-Ausschuss (FPC) der ITF Regionalnormen für Schiffe, die ausschließlich innerhalb dieser Region verkehren und mit Seeleuten aus der Region bemannt sind, zur Annahme zu unterbreiten.

22

Rechte und Pflichten für Billigflaggenschiffe

Die ITF akzeptiert, dass alle angeschlossenen Seeleutegewerkschaften grundsätzlich zum Abschluss von Verträgen berechtigt sind, soweit diese mit der ITF-Politik in Einklang stehen und die darin erläuterten ITF-Verfahren befolgt werden. Die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften akzeptieren, dass sich mit diesem Recht für sie die Pflicht verbindet, in Einklang mit der ITF-Politik – darunter der ITF-Seeleute-Charta-Politik – zu handeln.

23

Die ITF sollte an ihrer Politik festhalten, den "Wert" eines Vertrages auf Grundlage des Gesamtbemannungskosten(TCC)-Konzepts und anhand der vom FPC vorgegebenen Normen festzulegen.

Verhandlungsrechte und Pflichten für Billigflaggenschiffe

Die Zuweisung von Verhandlungsrechten für Billigflaggenschiffe erfolgt nach der Maßgabe, was im besten Interesse der Besatzung liegt. Nach Auffassung der ITF handelt es sich dabei im Regelfall um die Gewerkschaften im Staat der nutznießenden Eigentümerschaft oder – wenn die nutznießende Eigentümerschaft nicht eindeutig festzustellen ist – im Staat der effektiven Kontrolle. Diese Gewerkschaften sollten, wo praktisch durchführbar, entsprechende bilaterale Abkommen mit der/den Gewerkschaft/en des Arbeitskräfte bereitstellenden Landes abschließen.ⁱⁱ

Unter allen Umständen, in denen Kollektivverträge abgeschlossen werden:

- a) muss die gesamte Besatzung den betreffenden Verträgen unterliegen;
- b) sollten alle Besatzungsmitglieder der/den betreffenden angeschlossenen Gewerkschaft/en angehören, und die Gewerkschaften müssen diesen Mitgliedern gegenüber die jeweils aktuellen, vom FPC vorgegebenen Mindestverpflichtungen erfüllen, einschließlich die ITF-Seeleute-Charta-Politik;
- c) müssen alle Mitglieder der Besatzung fair und gleichberechtigt behandelt werden, ganz gleich ob sie im Lande der nutznießenden Eigentümerschaft und/oder Kontrolle wohnhaft sind oder nicht;
- d) muss das ITF-Sekretariat vor Unterzeichnung eines ITF-Sondervertrages und Zahlung der Beiträge zum ITF-Wohlfahrtsfonds konsultiert werden;

ⁱⁱ Es wird eingeräumt, dass dies unter Umständen zu Schwierigkeiten führen könnte. In diesem Fall wird die Angelegenheit zwecks Unterstützung bei der Lösungsfindung an die FPC-Lenkungsgruppe weitergeleitet.

25

- e) müssen jegliche Zahlungen oder Abgaben, die im Hinblick auf das/die Schiff/e in Rechnung gestellt werden, im Kollektivvertrag aufgeführt und damit Bestandteil des Vertrages sein, wie auch Einzelheiten zu gewerkschaftlichen Mitgliedsbeiträgen nach Maßgabe der betreffenden Gewerkschaften;
- f) werden Verträge nur dann als rechtskräftig betrachtet, wenn das Konsultationsverfahren der ITF mit befriedigendem Ergebnis abgeschlossen und der Vertrag nach Maßgabe dieser Politik von der ITF genehmigt wurde.

Alle der ITF angeschlossenen Seeleutegewerkschaften können von der ITF genehmigte Verträge für Billigflaggenschiffe, deren nutznießende Eigentümerschaft und/oder effektive Kontrolle nicht in ihrem Staat liegt, abschließen, sofern die angeschlossene Gewerkschaft im Staat der nutznießenden Eigentümerschaft und/oder effektiven Kontrolle die Verhandlungsrechte im Einklang mit dem in dieser Politik vorgegebenen ITF-Konsultationsverfahren abgetreten hat und die Vorgaben des oben aufgeführten Abs. 24 ansonsten erfüllt sind.

26

Ein von der ITF genehmigter Kollektivvertrag muss drei Elemente aufweisen:

- a) Erstens muss der Vertrag die ITF-Kriterien entweder zum ITF-TCC oder zu anderen Normen, die durch internationale Kollektivverhandlungen der ITF mit Reedern, Arbeitgebern und ihren Vertreter/innen bzw. durch andere Formen konstruktiven Dialogs mit Beteiligten der maritimen Wirtschaft festgelegt wurden, erfüllen; darüber hinaus müssen die jeweils geltenden, vom FPC genehmigten und geänderten Vorgaben der ITF-Politik erfüllt werden;

- b) Zweitens muss er von der ITF genehmigt und regelmäßig daraufhin überprüft werden, dass er noch immer den ITF-Kriterien entspricht; und
- c) Drittens darf ein Sondervertrag für ein bestimmtes Schiff erst dann unterzeichnet werden, wenn die Gewerkschaften im Staat der nutznießenden Eigentümerschaft und/oder effektiven Kontrolle konsultiert wurden und das ITF-Sekretariat über die Zuweisung der Verhandlungsrechte entschieden hat; Ausnahmen von dieser Regel sind nur unter den in Abs. 34 erläuterten Umständen möglich.

Bemannung

Die jeweils geltenden Bemannungsnormen für Billigfluggeschiffe, die ITF-genehmigten Verträgen unterstehen, sind im Anhang zum ITF-Musterkollektivvertrag aufgeführt. Auf Billigfluggeschiffen, die ITF-genehmigten Verträgen unterstehen, sind die entsprechenden ITF-Bemannungsnormen zur Anwendung zu bringen, nicht die in der vom Flaggenstaat ausgestellten Bemannungsbescheinigung oder einem vergleichbaren Dokument vorgegebenen Normen. Abweichungen von den ITF-Bemannungsnormen sind jedoch möglich, wenn die angeschlossenen Gewerkschaften im Staat der nutznießenden Eigentümerschaft und/oder effektiven Kontrolle bescheinigen, dass die vorgesehene Besatzungsstärke sich an dem in ihrem Staat üblichen Niveau orientiert und für sie annehmbar ist.

ITF-Konsultationsverfahren für die Unterzeichnung von Verträgen für Billigflaggenschiffe

29

Die antragstellende Gewerkschaft muss vor Abschluss eines Vertrages für ein bestimmtes Billigflaggenschiff in der jeweils vorgegebenen geeigneten Form einen Antrag an das ITF-Sekretariat richten.

28

Wird der Antrag von einer anderen Gewerkschaft als einer Gewerkschaft im Staat der nutznießenden Eigentümerschaft und/oder effektiven Kontrolle eingereicht, werden die Gewerkschaften im Staat der nutznießenden Eigentümerschaft und/oder effektiven Kontrolle vom ITF-Sekretariat konsultiert.

30

Eine Abstimmung der Antworten der angeschlossenen Gewerkschaften im Staat der nutznießenden Eigentümerschaft und/oder effektiven Kontrolle auf Anfragen des ITF-Sekretariats hinsichtlich des Rechts auf Bereitstellung der Besatzung und Aushandlung von Kollektivverträgen für ein bestimmtes Billigflaggenschiff ist dringend geboten. Geht keine Antwort ein, so muss die betreffende angeschlossene Gewerkschaft möglicherweise ihre Verhandlungsrechte und Pflichten im Rahmen der Politik abtreten. Die angeschlossenen Gewerkschaften sind gehalten, möglichst umgehend, spätestens jedoch vier Wochen nach Erhalt einer solchen Anfrage des ITF-Sekretariats zu antworten.

31

In Fällen, in denen die Gewerkschaften im Staat der nutznießenden Eigentümerschaft und/oder effektiven Kontrolle die Verhandlungsrechte an das Arbeitskräfte bereitstellende Land abgetreten haben, sollen die Gewerkschaften des Arbeitskräfte bereitstellenden Landes hinsichtlich aller von den Gewerkschaften im Staat der von Kollektivverträgen müssen angeschlossene Gewerkschaften in Staaten der nutznießenden Eigentümer-schaft und/oder effektiven Kontrolle, wo praktisch durchführbar, entsprechende bilaterale Abkommen mit

32

der/den Gewerkschaft/en des Arbeitskräfte bereitstellenden Landes abschließen.

In Fällen, in denen die Gewerkschaften im Staat der nutznießenden Eigentümerschaft und/oder effektiven Kontrolle die Verhandlungsrechte an das Arbeitskräfte bereitstellende Land abgetreten haben, sollen die Gewerkschaften des Arbeitskräfte bereitstellenden Landes hinsichtlich aller von den Gewerkschaften im Staat der nutznießenden Eigentümerschaft und/oder effektiven Kontrolle geführten Verhandlungen konsultiert werden, die Auswirkungen auf die Beschäftigungsbedingungen der betroffenen Seeleute haben.

33

Können angeschlossene Gewerkschaften in einem Staat keinen ausreichenden Nachweis dafür erbringen, dass die nutznießende Eigentümerschaft und/oder effektive Kontrolle über das Schiff tatsächlich – wie von ihnen behauptet – in ihrem Staat angesiedelt ist, sollten sie keine Einwände dagegen erheben, wenn eine angeschlossene Gewerkschaft in einem Arbeitskräfte bereitstellenden Land über die Vermittlung des ITF-Sekretariats und in Einklang mit der vorliegenden Politik einen für die ITF annehmbaren Vertrag für das Schiff abschließt.

34

Es ist davon auszugehen, dass die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften im Staat der nutznießenden Eigentümerschaft und/oder effektiven Kontrolle nach Auslaufen eines Kollektivvertrages, der von einer oder mehreren angeschlossenen Gewerkschaften in den Arbeitskräfte bereitstellenden Ländern unterzeichnet wurde, ihr Recht auf Bereitstellung der Besatzung und Unterzeichnung eines Kollektivvertrages/von Kollektivverträgen für das betreffende Schiff wahrnehmen möchten. In diesem Fall wird bei Auslaufen des Kollektivvertrages das Konsultationsverfahren durchgeführt. Außerdem werden neuerliche Konsultationen eingeleitet, wenn sich die Regelungen und Bedingungen des Vertrags ändern oder die nutznießende Eigentümerschaft und/

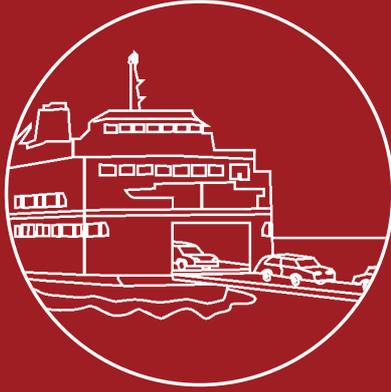
oder effektive Kontrolle des betreffenden Schiffes wechselt. Die angeschlossenen Gewerkschaften in den Staaten der nutznießenden Eigentümerschaft und/oder effektiven Kontrolle verpflichten sich ihrerseits, die jeweils anderen Gewerkschaften in den Arbeitskräfte bereitstellenden Ländern vor Auslaufen des Vertrages/der Verträge zu konsultieren.

35

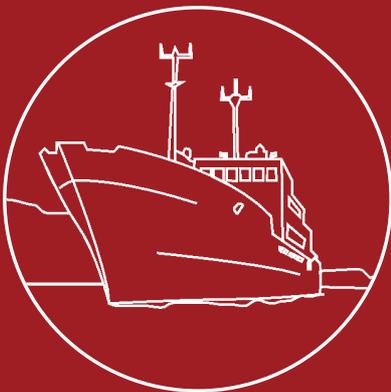
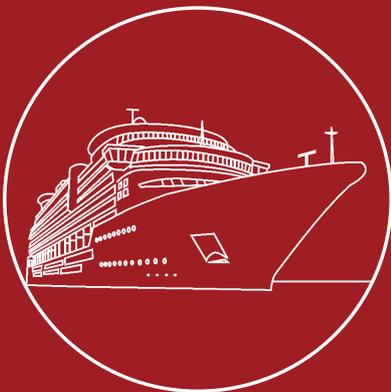
Im Falle jeglicher Nichteinhaltung der Vorgaben der vorliegenden Politik durch die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften setzt das ITF-Sekretariat die vom FPC verabschiedeten und vom ITF-Vorstand bestätigten Verfahren einschließlich der zeitweiligen Außerkraftsetzung der ITF-Mitgliedschaft gemäß ITF-Satzungen in Gang.

36

Wenn die Unterzeichnung eines für die ITF annehmbaren Vertrages mit Hilfe von Arbeitskampfmaßnahmen oder durch Androhung derartiger Maßnahmen in einem bestimmten Hafen durchgesetzt werden kann, werden die Verhandlungsrechte und Pflichten gemäß dieser Politik auf die an dem Arbeitskampf beteiligte Gewerkschaft für die Dauer der Laufzeit des ITF-Sondervertrages (d. h. 12 Monate) übertragen. In der Regel sollte nach einem Arbeitskampf ausschließlich ein ITF-Musterkollektivvertrag unterzeichnet werden. Wenn dies jedoch nicht durchzusetzen ist, kann/können die/der betreffende/n Inspektor/in oder Gewerkschaft/en nach Rücksprache mit dem ITF-Sekretariat einen anderen annehmbaren Vertrag als den ITF-Musterkollektivvertrag unterzeichnen. Ein Jahr nach Abschluss des Sondervertrags sollten die Verhandlungsrechte und Pflichten für das Schiff in Übereinstimmung mit dieser Politik der zuständigen Gewerkschaft zugeteilt werden.



Anhänge



Politik von Athen

Gemeinsame ITF-Politik zu europäischen Fährdienstverbindungen

Verabschiedet auf der ITF-Konferenz zu europäischen Fährdiensten, Athen (Griechenland), 2. und 3. Oktober 1995



Überarbeitet auf der Sitzung des Fair-Practices-Ausschusses (FPC), Berlin (Deutschland), 18. und 19. März 2010

1. Die ITF ist gegen den Einsatz von Billigflaggen- und Zweitregisterschiffen im europäischen Fährverkehr. Dort, wo deren Einsatz nicht verhindert werden kann, müssen solche Schiffe einem für die ITF annehmbaren Kollektivvertrag unterliegen.
2. Ungeachtet des obigen Absatzes 1 sollten die Bedingungen auf Zweitregisterfähren mindestens denen der anzuwendenden nationalen Bedingungen des betroffenen Fahrtgebietes entsprechen oder besser sein.
3. Die Besatzungen der im europäischen Fährdienst verkehrenden Schiffe – einschließlich nicht-europäischer Schiffe – müssen europäischen Arbeitsbedingungen unterliegen, die durch nationale Kollektivverträge der entsprechenden, der ITF angeschlossenen europäischen Gewerkschaften geregelt sind, immer vorbehaltlich der zur Anwendung kommenden Sonderbedingungen für die im unten folgenden Absatz 9 dargelegten Fährverbindungen.
4. Um sicherzustellen, dass Seeleute keine Tätigkeiten vornehmen, die traditionell oder historisch von Hafenbeschäftigten ausgeführt werden, liegt es auch im Interesse der Hafenbeschäftigten u. a. hinsichtlich der Sicherung ihrer Arbeitsplätze dafür zu sorgen, dass die in dieser Politik enthaltenen Beschäftigungsbestimmungen eingehalten werden.
5. Zusätzlich zu den in Kollektivverträgen verkörperten Bedingungen müssen den im europäischen Fährverkehr beschäftigten Besatzungen anständige Lebensstandards, soziale Sicherheit (einschließlich Sozialver-

sen den im europäischen Fährverkehr beschäftigten Besatzungen anständige Lebensstandards, soziale Sicherheit (einschließlich Sozialversicherung und Rentenanspruch) sowie Freizeiteinrichtungen garantiert werden.

6. Nationale¹ bzw. gleichwertige oder überlegene Bedingungen sind auf die Besatzungen solcher Fähren anzuwenden, die ausschließlich zwischen Häfen des selben europäischen Staates verkehren, ungeachtet der Flagge und der Nationalität der Besatzungsmitglieder, ob es sich um eine Fracht- oder Passagierfähre handelt oder diese als Bareboat-Charter fährt.
7. Für Besatzungsmitglieder, die auf Fähren beschäftigt sind, welche zwischen europäischen Staaten verkehren, gelten Beschäftigungsbedingungen, die den in den betreffenden Staaten anzuwendenden Bedingungen entsprechen oder diesen überlegen sind. Sollten sich die in den Staaten geltenden Bedingungen maßgeblich voneinander unterscheiden, müssen sich die betroffenen angeschlossenen Gewerkschaften auf die besseren Bedingungen einigen oder gemeinsam die anzuwendenden Bedingungen festsetzen. Wird keine Einigung erzielt, tritt das in den ITF-Satzungen festgelegte Schlichtungsverfahren in Kraft.
8. Jede der ITF angeschlossene Gewerkschaft, die von einem Reeder aufgefordert wird, einen Kollektivvertrag für Besatzungen auf einer Fähre abzuschließen, die regelmäßig innerhalb und zwischen europäischen Staaten verkehrt, muss mit den anderen betroffenen, der ITF angeschlossenen Gewerkschaften Verbindung aufnehmen und diese sowie das ITF-Sekretariat sobald wie möglich informieren, um deren Zustimmung zum Abschluss des vorgeschlagenen Vertrags einzuholen. Sollte als Ergebnis dieser Beratungen keine Einigung erzielt werden können, tritt das ITF-Schlichtungsverfahren in Kraft.
9. Die Besatzung aller im europäischen Verkehr eingesetzten Fähren muss maximale Sicherheit und Befähigung gemäß der anzuwendenden nationalen Gesetzgebung und/oder Praxis sowie internationaler Vorschriften gewährleisten.
10. Alle betroffenen, der ITF angeschlossenen Gewerkschaften werden sich

¹In den Staaten des Fahrtgebietes

auf nationaler Ebene anstrengen, ihre entsprechenden Regierungen von den Vorzügen der Position der europäischen Gewerkschaften zum europäischen Fährdienstverkehr zu überzeugen; sie werden untereinander – wobei die ITF als zentrale Anlaufstelle fungiert – Informationen über die Ergebnisse ihrer Bemühungen austauschen, damit Arbeitgebern und Regierungen in europäischen Foren eine geschlossene Front geboten werden kann, wenn Fragen mit Auswirkungen auf europäische Fährdienstverbindungen erörtert werden.

11. Alle betroffenen, der ITF angeschlossenen Gewerkschaften müssen ihre Zusammenarbeit national und international ausbauen; diese Zusammenarbeit muss auch örtliche und regionale Gewerkschaftsorganisationen sowie gegebenenfalls die Einrichtung von und Zusammenarbeit innerhalb Betriebsräten² umfassen. Die Zusammenarbeit von Hafenbeschäftigten und Seeleuten ist bei der Verwirklichung der strategischen Ziele der ITF auf dem Gebiet der europäischen Fährverbindungen von besonderer Bedeutung.
12. Der Informationsaustausch zwischen den betroffenen Gewerkschaften muss verbessert werden, z. B. durch Einrichtung einer ITF-Datenbank mit folgenden Informationsbereichen:
 - a) Fährennamen;
 - b) Fährenflaggen;
 - c) geltende Kollektivverträge;
 - d) Fährenübertragungen;
 - e) Schiffstypen;
 - f) nationale Gesetzgebung;
 - g) Eigentümerschaft und etwaige Änderungen;
 - h) weitere sachdienliche Informationen, z.B. Informationen zu Gewerk-

²Zum Zwecke der Gemeinsamen Politik zu europäischen Fährdienstverbindungen handelt es sich bei einem Betriebsrat um ein innerhalb eines grenzüberschreitenden Fährdienstunternehmens eingerichtetes Gremium, das regelmäßig auf Kosten des Unternehmens zusammenkommt, um Informationen auszutauschen und sich zu beraten. Es besteht aus Gewerkschaftsvertreter/innen und Mitgliedern der Führungsstruktur des Unternehmens, d. h. der Firma und ihrer Tochtergesellschaften. Es kann - muss aber nicht zwingend - gemäß EU-Ratsdirektive 94/45/EC zur Einrichtung eines europäischen Betriebsrats aufgestellt sein.

schafts- und Beratungsstrukturen innerhalb europäischer Fährdienstunternehmen;

i) Namen der Fähren, auf denen Seeleute Hafendarbeit verrichten, um die Umsetzung der ITF-Politik zu Hafendarbeit zu erleichtern; und

j) Zusammensetzung und Nationalität der Besatzungen.

13. Zum Zwecke der Aufrechterhaltung der Dynamik der aktuellen Debatte zum europäischen Fährdienstverkehr innerhalb der ITF sollte das ETF/ITF-Sekretariat regelmäßig europäische Fährkonferenzen einberufen, in deren Rahmen alle betroffenen angeschlossenen europäischen Gewerkschaften vertreten werden können, wobei eng mit den ETF-Sektionen Seeverkehr und Häfen zusammengearbeitet wird.

Finanzierungs- und Kontrollpolitik

Verabschiedet vom 42. ITF-Kongress,
Mexico City (Mexiko), 5. - 12. August 2010



Einführung

1. Mit dieser "Finanzierungs- und Kontrollpolitik" werden die Richtlinien und Verfahren von 1993 geändert und verbindliche Verfahren für die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften festgelegt hinsichtlich der Finanzierungs- und Kontrollbedingungen für von der ITF genehmigte Verträge für Billigflaggenschiffe, die von ITF-Mitgliedsgewerkschaften abgeschlossen wurden.

Grundsätze

2. Jede angeschlossene Gewerkschaft, die ein Finanzierungselement innerhalb eines von der ITF genehmigten Vertrages aufnimmt, erkennt an, dass ein solcher Fonds die ITF-Auflagen erfüllen muss.

Heuerskala: Allgemeine Aufmachung

3. Alle Verträge müssen einheitlich dargestellt sein, wobei der **Unterschied zwischen Barleistungen und unbaren Zuwendungen** in der Heuerskala deutlich hervorgehoben wird.
4. Zu diesem Zweck darf die **linke Seite der Skala** ausschließlich Heurelemente umfassen, die in bar an Bord oder auf die persönlichen Bankkonten der Seeleute zu zahlen sind, sowie Zahlungen in deren Namen an Familien oder andere Empfänger/innen auf Wunsch der Seeleute mittels Ziehschein. Jegliche linksseitigen "Abzüge", die nicht auf das persönliche Bankkonto der Seeleute eingezahlt werden, sondern an das Unternehmen oder an Drittparteien müssen daher durch individuelle Anträge der Seeleute (Ziehscheine) bestätigt werden, wobei der Überweisungszweck, die Summe sowie die Zeitdauer, während der die bestimmte Zahlung getätigt werden soll, aufgeführt werden.

5. Alle anderen Bestandteile, die nicht direkt vom jeweiligen Besatzungsmitglied autorisiert wurden, in der Heuerskala jedoch enthalten sind, um den gegebenenfalls vereinbarten Zielvorgaben der Kollektivvertragsparteien – z. B. Schulung, Gesundheit oder andere Elemente – nachzukommen, sind **auf der rechten Seite** aufzuführen. Mit Ausnahme von Gewerkschaftsbeiträgen – wo zutreffend – sollten solche Bestandteile als "**Finanzierung**" betrachtet werden.

Finanzierungsbedingungen

6. Die **maximale Finanzierungssumme**, die in den Kosten eines von der ITF genehmigten Vertrages enthalten ist, sollte nicht die beschlossene Höhe pro Position bei einem IBF- oder TCC-Kollektivvertrag, die regelmäßig aktualisiert werden, überschreiten.
7. Alle Finanzierungselemente und damit zusammenhängende Zahlungen müssen im Kollektivvertragstext deutlich gekennzeichnet sein.

Finanzierungskontrollverfahren

8. In vielen Fällen kann die Einhaltung von Finanzierungszahlungen von einer ITF-Inspektorin/einem ITF-Inspektor nicht wirklich überprüft werden.
9. Soweit ein Kollektivvertrag zwischen einem Unternehmen und einer Gewerkschaft abgeschlossen wurde, liegt es im **gemeinsamen Verantwortungsbereich** der Vertragsparteien, die Einhaltung der Vertragsregelungen sicherzustellen. Daher müssen die Kollektivvertragsparteien bezüglich der Überwachung der Finanzierungszwecke bzw. entsprechender Zahlungen zuallererst gegenseitig verantwortlich zeichnen.
10. Soweit die Einbeziehung eines Finanzierungselements durch das Unternehmen beantragt wurde und das Unternehmen daraufhin in der Lage ist, die Gelder zu verwalten, investieren, überweisen, auszugleichen oder anderweitig zu kontrollieren, muss die Gewerkschaft Anspruch auf Zustellung **regelmäßiger Berichte** haben, damit sie sich überzeugen kann, dass der Finanzierungszweck erfüllt ist und entsprechende Leistungen in Höhe der zugeteilten Summe bereitgestellt wurden.

11. Das Unternehmen hat gleichermaßen Anrecht auf Berichte über die gemäß gewerkschaftsseitig initiierten Finanzierungsregelungen erhaltenen, angesammelten oder überwiesenen Gelder, wo zutreffend.
12. Alle Berichte gemäß Abs. 9 oder 10 oben müssen **auf jährlicher Basis** erstellt werden und für das vorangegangene Kalenderjahr **vor Ende April** zugestellt sein. Die ITF kann jeweils Mindestangaben benennen, die in allen Fällen in einem üblichen Format zu melden sind, mit der Möglichkeit, bei Bedarf zusätzlich besondere Details anzufordern. Wird ein Bericht nicht oder mit Verzögerung eingereicht, kann dies als Vertragsbruch gewertet werden.
13. Die ITF und – im Falle des IBF – die JNG sind berechtigt, **Kopien jeglicher Kontobewegungen/Berichte** anzufordern und zu erhalten. Ebenfalls haben sie das Recht, unabhängige Wirtschaftsprüfer zu entsenden, die Zugangrecht zu allen relevanten Dokumenten und Konten haben.

Befreiungen von Kontrollverfahren

14. **Gewerkschaftsbeiträge**, die von Seeleuten aufgrund ihrer Gewerkschaftsmitgliedschaft oder vertraglicher Verpflichtungen erhoben werden, welche vom Besatzungsmitglied zum Zeitpunkt des Anheuerns akzeptiert wurden, sind **von diesen Verfahren befreit**, unabhängig davon, ob sie auf der einen oder anderen Seite der Heuerskala aufgeführt oder auf die Gesamtkosten angerechnet werden.
15. Ebenso gilt die **Befreiung von diesen Verfahren** für alle vereinbarten Abzüge in Fonds, die aufgrund einer Vorschrift und unter direkter Aufsicht der **Behörden** des Staates des Wohnsitzes der Seeleute fällig werden könnten, unabhängig davon, ob sie beim Arbeitgeber erhoben werden oder das einzelne Besatzungsmitglied steuerlich belastet wird. Ein Nachweis der entsprechenden nationalen Vorschrift muss verfügbar sein.
16. **Im Falle des IBF**, könnten eine Reihe von Finanzierungselementen zentral zwischen ITF und JNG bestimmt worden sein, hinsichtlich derer alternative Buchhaltungs-/Prüfungsverfahren zur Anwendung kommen. Diese würden normalerweise als juristische Personen eingetragen und

ihre Einrichtung sowie Regeln und Verfahrensweisen zentral zwischen den IBF-Parteien vereinbart. Die jeweiligen Rechenschaftsberichte zu diesen Fonds werden ebenfalls auf zentraler IBF-Ebene beraten. Die Liste solcher Elemente muss regelmäßig überarbeitet werden.

Interne ITF-Verfahren

17. Wo ein Vertrag mit Finanzierungselementen von einer angeschlossenen Arbeitskräfte bereitstellenden Gewerkschaft abgeschlossen wurde, ist die entsprechende angeschlossene Gewerkschaft der nutznießenden Eigentümerschaft berechtigt, die Finanzierungsberichte der vergangenen Jahre von der unterzeichnenden angeschlossenen Gewerkschaft zu erhalten und diese bei Bedarf zu hinterfragen.
18. Wo ein Vertrag mit Finanzierungselementen von einer angeschlossenen Gewerkschaft der nutznießenden Eigentümerschaft abgeschlossen wurde, ist die entsprechende angeschlossene Arbeitskräfte bereitstellende Gewerkschaft berechtigt, die Finanzierungsberichte der vergangenen Jahre von der unterzeichnenden angeschlossenen Gewerkschaft zu erhalten und diese bei Bedarf zu hinterfragen.
19. Die unterzeichnende Gewerkschaft ist verantwortlich für die Überwachung der Umsetzung des Finanzierungszwecks in jeglichem abgeschlossenen Vertrag und für die Benachrichtigung der ITF bei Anzeichen von Nichteinhaltung von oder Verstoß gegen diese/r Politik. Sollten keine Beschwerden von der betroffenen Gewerkschaft vorliegen, wird dies unter normalen Umständen vom ITF-Sekretariat und der FPC-Lenkungsgruppe als Bestätigung dessen erachtet, dass diese Politik in vollem Umfang angewandt wurde und die jeweiligen Finanzierungsabsprachen mit den ITF-Vorschriften in Einklang stehen.

Politik zu den Leitlinien von Miami



Politische Leitlinien zur Regelung der Genehmigung von ITF-konformen Kollektivverträgen für Kreuzfahrtschiffe unter Billigflagge

Verabschiedet vom Fair-Practices-Ausschuss der ITF, Buenos Aires (Argentinien), 15. Juni 2011

Einführung

1. Mit dieser "Politik zu den Leitlinien von Miami" werden ausschließlich die Leitlinien von 1994 zur Regelung der Genehmigung von ITF-konformen Verträgen für Kreuzfahrtschiffe unter Billigflagge geändert. Die Kreuzschiffahrt hat ein einzigartiges Betriebssystem entwickelt, das sich von den anderen maritimen Transportsystemen erheblich unterscheidet. Diese Leitlinien spiegeln die Besonderheiten der Kreuzschiffahrt wider und legen die Instrumente fest, wonach die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften ITF-konforme Kollektivverträge für Kreuzfahrtschiffe abschließen können.

Verhandlungsrechte und Verantwortlichkeiten

2. Soweit Kreuzfahrtschiffe im Eigentum internationaler Konsortien liegen, sollte(n) die Gewerkschaft(en) des Hauptstaates der nutznießenden Eigentümerschaft als "Verhandlungsführer" auftreten, wobei andere Gewerkschaften gegebenenfalls beteiligt werden, einschließlich der Gewerkschaft(en) des Hauptstaates für die Bereitstellung von Besatzungen.
3. Soweit Kreuzfahrtschiffe im Eigentum internationaler Konsortien liegen, sollte(n) die entsprechende(n) verhandlungsführende(n) Gewerkschaft(en) bilaterale Abkommen mit den Gewerkschaft(en) des Hauptstaates für die Bereitstellung von Besatzungen eingehen, um Mitgliedsrechte und gewerkschaftliche Dienstleistungen sicherzustellen.

4. Es versteht sich jedoch, dass der Eigentümer/Betreiber möglicherweise auch als Partei eines solchen bilateralen Abkommens berücksichtigt werden sollte, um diese Vereinbarung wirksam werden zu lassen.

Beratungsverfahren beim Vertragsabschluss für Kreuzfahrtschiffe unter Billigflagge

5. Verträge sollten nur mit Eigentümern und Betreibern abgeschlossen werden; in besonderen Einzelfällen – und nur nach Genehmigung durch das ITF-Sekretariat – gilt dies auch für Verwalter und Agenten.
6. Der Eigentümer/Betreiber sollte sich bemühen, nach Möglichkeit Arbeitskräfte aus dem Gebiet einzusetzen, in dem das Schiff betrieben wird.
7. Der Abschluss von Verträgen mit mehrjähriger Laufzeit ist zulässig.
8. Soweit höhere Heuern, andere Arbeitsbedingungen oder Ausgleichszahlungen gemäß nationaler Gesetzgebung, Kollektivverträge oder Schiedssprüche anzuwenden sind, haben diese gegenüber den ITF-Mindestnormen den Vorrang.
9. Die Vertragsbedingungen müssen in die Einzelarbeitsverträge aufgenommen werden.
Soweit Verträge, welche nicht mit diesen Leitlinien übereinstimmen, bereits bestehen, sollte man diese auslaufen lassen. Auch kann ein weiterer Anpassungszeitraum zum Benchmark eingeräumt werden, damit die Verträge stufenweise die Normen der Leitlinien erreichen können.
10. Alle Verträge müssen dem ITF-Sekretariat zugestellt werden; dort wird die Einhaltung dieser Leitlinie(n) überprüft. Sollte das Sekretariat irgendeinen Bereich des Vertrages entdecken, der von diesen Leitlinien abweicht, so sollte man mit der vertragsabschließenden Gewerkschaft in Verbindung treten und diese um Stellungnahme bitten.
11. Verträge können vom ITF-Sekretariat empfohlen und der ITF-Sonderarbeitsgruppe Kreuzschiffahrt zur Überprüfung zugestellt werden, falls es sich um eine wesentliche Abweichung von der/den Leitlinie(n) handelt. Die ITF-Sonderarbeitsgruppe Kreuzschiffahrt ist in diesem Fall befugt, die Verträge zu genehmigen oder abzulehnen sowie Änderungen vorzuschlagen.

12. Die vertragsabschließende(n) Gewerkschaft(en) können die Entscheidung der ITF-Sonderarbeitsgruppe Kreuzschiffahrt vor der Lenkungsgruppe des Fair-Practices-Ausschuss (FPC) anfechten.
13. Die beim Sekretariat eingereichten Verträge sind für alle Parteien, die ITF, die ihr angeschlossenen Gewerkschaften sowie diejenigen Seeleute verbindlich, die durch die Verträge abgedeckt sind, durch Genehmigungs- und Änderungsverfahren und danach durch das Auslaufdatum.
14. Änderungen können auch während der Laufzeit – d. h. zwischen Inkrafttreten und Auslaufen – vorgenommen werden, falls dies zwischen Gewerkschaft(en) und Eigentümer/Betreiber so vereinbart wird. Verträge sowie geänderte Verträge müssen dem zur Anwendung kommenden ITF-Sondervertrag anlässlich seiner ersten Verlängerung nach Abschluss des Vertrages und/oder der geänderten Verträge beigeheftet sein.
15. Im Falle von Arbeitskampfmaßnahmen sollten die ITF-Inspektor/innen mit den Gewerkschaften im Staat der nutznießenden Eigentümerschaft zusammenarbeiten. Soweit es im Staat der nutznießenden Eigentümerschaft keine der ITF angeschlossene Gewerkschaft gibt, sollten die ITF-Inspektor/innen in Absprache mit dem ITF-Sekretariat einen ITF-konformen Vertrag ihrer Wahl abschließen. Im Falle von Arbeitskampfmaßnahmen sollten die ITF-Inspektor/innen bestrebt sein, möglichst einen Flottenvertrag abzuschließen.
16. ITF-Inspektor/innen und -Kordinator/innen, die von Seeleuten auf Kreuzfahrtschiffen unter von der ITF genehmigten Verträgen Beschwerden erhalten, sollten mit dem ITF-Sekretariat Verbindung aufnehmen, bevor Maßnahmen jeglicher Art eingeleitet werden. Ohne vorherige Billigung durch das ITF-Sekretariat sollten Inspektor/innen und Koordinator/innen keine Verbindung zum Eigentümer/Betreiber aufnehmen, da viele Verträge für Kreuzfahrtschiffe sehr genaue Beschwerde- und/oder Schlichtungsverfahren vorsehen. Wenn das ITF-Sekretariat die Angelegenheit an die beteiligten Gewerkschaft(en) verweist, sollten die Inspektor/innen und Koordinator/innen im Nachhinein über das Ergebnis informiert werden.

Schulung und Ausbildung

17. Gewerkschaften mit Mitgliedern an Bord von Kreuzfahrtschiffen sollten die Teilnahme ihrer Mitglieder an Gewerkschaftsseminaren (z. B. ITF/NSU-Seminaren) erleichtern.

Allgemeine Bestimmungen

Seemann

18. Zwecks Angleichung der Leitlinien von Miami mit dem Seearbeitsübereinkommen 2006, und um eine klare Definition des Begriffs "Seemann" festzulegen, wird für die Leitlinien die im Seearbeitsübereinkommen 2006, Artikel II(f) vorgegebene Definition übernommen:

“Der Ausdruck Seemann bedeutet jede Person, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines Schiffes beschäftigt oder angeheuert ist oder arbeitet, für die dieses Übereinkommen gilt.”

Verteilung der Verträge

19. Kopien des Vertrages/der Verträge und Protokolle sollten an Bord hinterlegt und auch an das ITF-Sekretariat weitergeleitet werden. Gedruckte Exemplare des Vertrages/der Verträge sollten allen Seeleuten ausgehändigt werden, für die er gilt, und den Seeleuten sollte die Möglichkeit eingeräumt werden, ihre Heuer- und Arbeitsbedingungen – einschließlich des Vertrages – zu überprüfen sowie Beratung hierzu einzuholen, bevor sie ihren Arbeitsvertrag unterschreiben.

Diskriminierung

20. Die Verträge sollten den Normen der IAO-Regelungen zu Diskriminierung (Beschäftigung und Beruf) und dem Seearbeitsübereinkommen 2006, Artikel III entsprechen:

Artikel III – Seearbeitsübereinkommen 2006

“Jedes Mitglied hat sich zu vergewissern, dass die Bestimmungen seiner Gesetzgebung im Rahmen dieses Übereinkommens die grundlegenden Rechte achten in Bezug auf:

- a) die Vereinigungsfreiheit und die effektive Anerkennung des Rechts zu Kollektivverhandlungen;
- b) die Beseitigung aller Formen von Zwangs- oder Pflichtarbeit;
- c) die effektive Abschaffung der Kinderarbeit; und
- d) die Beseitigung der Diskriminierung in Beschäftigung und Beruf.“

Bemannungsagenturen und Vertragspartner

- 21. Dem Seemann sollten keinerlei Gebühren für Anmeldung, Bemannungsagentur oder Ähnliches berechnet werden; jegliche Gebühren dieser Art sollten vom Eigentümer/Betreiber getragen werden.
- 22. Bemannungsagenturen sollte es nicht gestattet sein, jegliche Art von Überweisungs- oder ähnliche Gebühren von medizinischen Einrichtungen, die ärztliche Zeugnisse ausstellen, zu verlangen oder zu erhalten; falls solche Vereinbarungen existieren, sollte es untersagt werden, die Kosten dem Seemann in Rechnung zu stellen.

Beschäftigung und Heimschaffung

- 23. Die mit Reisen zum Schiff, Heimschaffung und Visabeschaffung in Zusammenhang stehenden Kosten sollten vom Eigentümer/Betreiber getragen werden.

Ärztliche Zeugnisse

- 24. Falls die Kosten des ärztlichen Zeugnisses zum Teil oder vollständig vom Seemann getragen werden, sollten keine Untersuchungen durchgeführt werden, die laut Gesetzgebung des Wohnsitzstaates des Seemannes bzw. des Flaggenstaates nicht erforderlich sind. Falls zusätzliche Untersuchungen erforderlich sind, sollten die Kosten hierfür vollständig vom Eigentümer/Betreiber übernommen werden.
- 25. Schwangerschaftstests sollten unter keinen Umständen verlangt werden.

26. HIV-Tests sollten nicht zwingend vorgeschrieben sein. Falls die nationale Gesetzgebung den Test für Einwanderungszwecke oder ärztliche Beurteilung vorschreibt, sollte dieser unter keinen Umständen zur Diskriminierung des Seemannes im Sinne der Beschäftigung herangezogen werden. Die ITF betrachtet die Auswahl von Beschäftigten auf Grundlage von HIV-Ergebnissen als untragbar. Es sollte keinerlei Diskriminierung gegen Seeleute auf Grundlage des realen oder vermeintlichen HIV-Status erfolgen.

Beschäftigungsdauer

27. Die Dauer der Beschäftigung sollte bei einem absoluten Maximalzeitraum von 10 Monaten liegen, wobei eine Reduzierung auf maximal

- 9 Monate bis 2014;
- 8 Monate bis 2018; und nicht mehr als
- 7 Monate bis 2022

erzielt werden sollte.

Probezeit(en)

28. Bei Seeleuten, die erstmalig beschäftigt werden, können die ersten 90 Tage mit dem Eigentümer/Betreiber als Probezeit bezeichnet werden, wobei sowohl der Seemann als auch der Eigentümer/Betreiber berechtigt sind, das Beschäftigungsverhältnis fristlos zu kündigen. Der Eigentümer/Betreiber ist jedoch für die Übernahme der Heimschaffungskosten verantwortlich, falls er das Heuverhältnis mit dem Seemann beendet.

29. Bei Seeleuten, die befördert wurden, können die ersten 90 Tage als Probezeit bezeichnet werden. Wird die Beförderung dabei nicht bestätigt, sollte dem Seemann die Rückkehrmöglichkeit zu seiner ehemaligen Tätigkeit eingeräumt werden. Der Eigentümer/Betreiber ist jedoch für die Übernahme der Heimschaffungskosten verantwortlich, falls beide Parteien die Beendigung des Heuverhältnisses vereinbaren.

Kündigung

30. Der Seemann sollte das Recht haben, bei Einhaltung einer einmonatigen Frist sein Arbeitsverhältnis schriftlich zu kündigen sowie sein Arbeitsverhältnis sofort zu beenden, falls das Schiff für seeuntüchtig erklärt wird. Der Seemann sollte ein Anrecht auf mindestens zwei Monate Grundheuern haben, falls das Heuerverhältnis vor Ablauf der vereinbarten Beschäftigungsdauer durch den Arbeitgeber gekündigt wird, mit Ausnahme einer Kündigung während der Probezeit.

Arbeitszeiten

31. Kollektivverträge können ein oder zwei Verfahren beinhalten, d. h.:
- Vollständig zusammengefasste Heuern, d. h. eine unbegrenzte Zahl von Arbeitsstunden, die nur durch die Ruhezeitklausel begrenzt wird.
 - Teilweise zusammengefasste Heuern, d.h. die normale Höchstarbeitsstundenzahl pro Woche, die unter die Grundheuer fällt, sollte 40 Stunden von Montag bis Freitag sein, und die maximale Zahl zusammengefasster Überstunden pro Monat sollte 130 betragen, bei insgesamt 303 Stunden pro Monat; darüber hinaus erfolgt zusätzliche Überstundenbezahlung.

Ruhezeiten

32. Jeder Seemann hat in jedem 24-Stunden-Zeitraum Anspruch auf mindestens 10 dienstfreie Stunden sowie 77 Stunden in jedem Zeitraum von 7 Tagen. Die Ruhezeit darf in nicht mehr als zwei Zeitspannen aufgeteilt werden, wovon eine mindestens 6 aufeinander folgende dienstfreie Stunden betragen muss. Der Abstand zwischen zwei aufeinander folgende Ruhezeiten darf 14 Stunden nicht überschreiten. Kurze Pausen von weniger als 30 Minuten werden nicht als Ruhezeit betrachtet. Dieser Zeitraum von 24 Stunden beginnt mit der Arbeitsaufnahme eines Seemannes gleich nach einer dienstfreien Zeit von mindestens sechs aufeinander folgenden Stunden. Musterungen, Feuer- und Rettungsbootübungen sowie Übungen, die durch nationale Gesetzgebung und Vorschriften sowie internationale Regulierungen vorgeschrieben sind, werden so durchgeführt, dass Störungen der Ruhezeiten auf ein Minimum gehalten werden und als Folge keine Erschöpfung auftritt. Der

Eigentümer/Betreiber veröffentlicht an einem zugänglichen Ort an Bord eine Aufstellung mit den Diensterteilungen auf See und im Hafen sowie den Mindestruhezeiten für jede Position an Bord in der Sprache des Schiffes und in englischer Sprache. Über die täglichen Ruhezeiten der Seeleute werden Aufzeichnungen geführt, damit die Überwachung der Einhaltung dieser Bestimmung gewährleistet ist.

Heuern

33. Die Verträge sollten sicherstellen, dass Seeleute ihre Heuern auf nicht diskriminierender Grundlage gemäß IAO-Übereinkommen über die Gleichheit des Entgelts, 1951 (Nr. 100) sowie in Übereinstimmung mit dem IAO-Seearbeitsübereinkommen 2006 erhalten.

Überstunden

34. Kollektivverträge sollten eine Klausel über die Aufzeichnung von Überstunden enthalten, falls Dienstgrade mit teilweise zusammengefassten Heuern erfasst sind. Eingeschlossene Überstunden sollten mit nicht weniger als 25 % Zulage und zusätzliche Überstunden mit nicht weniger als 50 % Zulage bezahlt werden, auf Grundlage der Grundheuer.

Lebensversicherung

35. Die Entschädigungsleistungen im Todesfall sollten nicht weniger als
- 75.000 US-Dollar plus 15.000 US-Dollar für jedes abhängige Kind unter 21 Jahren betragen.
 - Diese Summe wird bis 2014 auf 90.000 US-Dollar plus 20.000 US-Dollar für jedes abhängige Kind unter 21 Jahren erhöht.
 - Eine weitere Erhöhung auf 100.000 US-Dollar plus 22.000 US-Dollar für jedes abhängige Kind unter 21 Jahren findet bis 2018 statt.
 - Bis 2022 erfolgt eine nochmalige Erhöhung auf 120.000 US-Dollar plus 25.000 US-Dollar für jedes abhängige Kind unter 21 Jahren.
36. Falls ein Seemann aus welchem Grund auch immer während seiner Beschäftigungszeit beim Unternehmen stirbt, einschließlich Tod aufgrund natürlicher Ursachen und Todesfall während der Reise zu und von den Schiffen, oder als Folge maritimer oder anderer ähnlicher Gefahren,

sollte die Entschädigungsleistung unter Verwendung des IMO/IAO-Formulars zu Vertragsansprüchen ausbezahlt werden.

37. Um eine schnellere Lösung für die Begünstigten eines nach einem Unfall verstorbenen Seemannes zu erleichtern, sollte die Entschädigungsleistung verdoppelt werden, falls alle Parteien vereinbaren, dass keine weitere Schadenforderung geltend gemacht wird. Die Begünstigten müssen jedoch über die Möglichkeiten gemäß dem Recht, dem die Verträge unterliegen, in Kenntnis gesetzt werden, falls sie eine Forderung erheben möchten, ohne die im Vertragstext vorgesehenen Vertragsansprüche zu regulieren.

Erwerbsunfähigkeitsversicherung

38. Die Entschädigungsleistungen für Erwerbsunfähigkeit sollten nicht weniger als

- 80.000 US-Dollar betragen.
- Diese Summe wird bis 2014 auf 100.000 US-Dollar für Junior-Mannschaftsdienstgrade, 120.000 US-Dollar für Senior-Mannschaftsdienstgrade und 140.000 US-Dollar für Offiziere erhöht.
- Eine weitere Erhöhung auf 120.000 US-Dollar für Junior-Mannschaftsdienstgrade, 140.000 US-Dollar für Senior-Mannschaftsdienstgrade und 160.000 US-Dollar für Offiziere findet bis 2018 statt.
- Bis 2022 erfolgt eine nochmalige Erhöhung auf 150.000 US-Dollar für Junior-Mannschaftsdienstgrade, 200.000 US-Dollar für Senior-Mannschaftsdienstgrade und 250.000 US-Dollar für Offiziere.

39. Ein Seemann, der unabhängig von der Schuldfrage während seines Heuerverhältnisses mit dem Unternehmen infolge eines Unfalles eine dauerhafte Erwerbsunfähigkeit erleidet – einschließlich der Unfälle, die auf der Reise zum und vom Schiff stattfinden – sollte die Entschädigungsleistung unter Verwendung des IMO/IAO-Formulars zu Vertragsansprüchen erhalten.

40. Um eine schnellere Lösung für den aufgrund eines Unfalls als erwerbsunfähig erklärten Seemann zu erleichtern, sollte die Entschädigungsleistung verdoppelt werden, falls alle Parteien vereinbaren, dass keine weitere Schadenforderung geltend gemacht wird. Der Seemann muss je-

doch über die Möglichkeiten gemäß dem Recht, dem die Verträge unterliegen, in Kenntnis gesetzt werden, falls er eine Forderung erheben möchte, ohne die im Vertragstext vorgesehenen Vertragsansprüche zu regulieren.

Verlust des persönlichen Besitzes

41. Seeleute sollten mit mindestens

- 3.000 US-Dollar;
- bis 2014 auf 4.000 US-Dollar erhöht;
- bis 2018 auf 5.000 US-Dollar erhöht; und
- bis 2022 auf 6.000 US-Dollar erhöht

für den Verlust des persönlichen Besitzes entschädigt werden.

Ärztliche Versorgung und Unterhalt

42. Seeleute sollten bis zum Eintritt der maximalen medizinischen Verbesserung auf Kosten des Eigentümers/Betreibers Anspruch auf kostenlose ärztliche Versorgung und Unterhaltszahlungen von mindestens 12 US-Dollar pro Tag haben, sofern Kost und Logis nicht vom Eigentümer/Betreiber übernommen werden.

Krankengeld

43. Falls Seeleute in irgendeinem Hafen aufgrund von Krankheit oder Verletzung von Bord gehen müssen, läuft die anteilige Zahlung ihrer Grundheuer weiter, bis sie auf Kosten des Unternehmens heimgeschafft wurden.

44. Von diesem Zeitpunkt an haben Seeleute Anspruch auf Krankengeld in Höhe ihrer Grundheuer für die Dauer ihrer Krankheit, bis zu einer Höchstdauer von 130 Tagen nach Heimschaffung.

45. Im Falle der Arbeitsunfähigkeit aufgrund eines Unfalles wird die Grundheuer jedoch bis zur Heilung des verletzten Seemannes gezahlt, oder bis ein ärztlicher Befund gemäß der Klausel zur dauerhaften Erwerbsunfähigkeit vorliegt.

Renten- und Unterstützungsfonds

46. Seeleute sollten bei der Pensionierung mit einem Renten- und/oder Unterstützungsfonds versorgt sein, und zwar spätestens im Alter von 62 Jahren, bzw. wenn Dienstzeit und Alter zusammen das Rentenalter ergeben (d.h. 62 oder darunter), falls dies vom Seemann so gewünscht wird.

Feiertage

47. Folgende Tage werden auf See oder im Hafen als Feiertage erachtet:
1. und 2. Weihnachtsfeiertag, Neujahrstag, Karfreitag, Ostermontag, Internationaler Tag der Arbeit (1. Mai), Bank Holiday (Frühling), Bank Holiday (Sommer) bzw. die unter Berücksichtigung der mehrheitlichen Nationalität der Besatzungsmitglieder vereinbarten und im Kollektivvertrag festgelegten Feiertage. Die Entlohnung für Arbeit an Feiertagen kann mit einem festen monatlichen Betrag in der Heuertabelle enthalten sein oder als Überstundenbezahlung erfolgen. Falls ein Feiertag auf einen Samstag oder Sonntag fällt, gilt der darauf folgende Arbeitstag als Feiertag.

48. Feiertage können anstelle von Überstundenbezahlung auch mit einem zusätzlichen Urlaubstag pro Dienstmonat ausgeglichen werden.

Mutterschaft

49. Die Verträge sollten eine Klausel zum Mutterschaftsurlaub beinhalten, welche die Norm des IAO-Übereinkommens zum Mutterschutz, 2000 (Nr. 183) erfüllt und folgende Mindestbedingungen festlegt:

- Heimschaffung auf Kosten des Eigentümers/Betreibers, nicht später als in der 26. Schwangerschaftswoche. Sollte die Art des Schiffsbetriebes möglicherweise zu gefährlichen Umständen führen, erfolgt die Heimschaffung im nächsten Anlaufhafen.
- Zwei Monate Grundheuer; dies erhöht sich bis 2014 auf zehn Wochen, bis 2018 auf 12 Wochen und bis 2022 auf 14 Wochen.
- Priorität bei der Besetzung einer geeigneten Stelle in gleicher oder gleichwertiger Position innerhalb eines Jahres nach der Geburt eines Kindes, wenn eine solche Stelle zur Verfügung steht.

Unterkunft

50. Hier sollten die Bedingungen der IAO-Übereinkommen und -Empfehlungen erfüllt sein, die zum Zeitpunkt gültig waren, als das Schiff gebaut wurde, und das IAO-Seearbeitsübereinkommen 2006 für alle Schiffe, die nach Inkrafttreten des Übereinkommens bestellt oder erheblich modifiziert wurden.

Verpflegung

51. Hier sollten die Bedingungen des IAO-Seearbeitsübereinkommens 2006 erfüllt sein.

Kriegszonen und Hochrisikogebiete

52. Der Seemann sollte das Recht haben, die Weiterfahrt in eine Kriegszone oder in ein Hochrisikogebiet zu verweigern und auf Kosten des Eigentümers/Betreibers heimgeschafft zu werden. Falls der Seemann sich zur Weiterfahrt in eine Kriegszone oder in ein Hochrisikogebiet bereit erklärt, hat er Anspruch auf 100 % der Grundheuer zusätzlich zu seiner vertraglichen Heuer für die Dauer des Schiffsaufenthaltes in einem solchen Gebiet, mindestens jedoch für fünf Tage. Die Entschädigungsleistungen für Erwerbsunfähigkeit/Todesfall werden verdoppelt.

Gesundheit und Sicherheit

53. Die Verträge sollten eine Sicherheitsklausel enthalten, welche die erforderliche persönliche Schutzausrüstung für die Sicherheitsgrundausbildung aller Seeleute vorsieht sowie eine erforderliche Unterweisung zu möglichen Gefahren oder gefährlicher Arbeit und auch Unfallverhütungsmaßnahmen.

54. Die Verträge sollten die Einrichtung eines Sicherheits- und Gesundheitsausschusses an Bord ermöglichen, in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der IAO-Richtliniensammlung über die Unfallverhütung an Bord und den Bestimmungen des ISM-Codes. Der Vertrag sollte (eine/n) gewählte/n Sicherheitsvertreter/innen der Besatzung als Mitglied(er) des Sicherheits- und Gesundheitsausschusses vorsehen.

55. Die Verträge sollten den Vorschriften der gültigen Fassung des STCW-Übereinkommens 1978 folgen, mit der Zielsetzung, dass alle Seeleute aufgefordert werden, die grundlegenden Sicherheitsschulungen nach Vorschrift VI/1 durchzuführen. Verträge für Kreuzfahrtschiffe könnten eine Klausel enthalten, welche die Finanzierung solcher Schulungen berücksichtigt.
56. Seeleute haben das Anrecht auf ein gesundes Arbeitsumfeld; das Unternehmen sollte Arbeitsbedingungen vorsehen, welche die Gefahren des Rauchens ausschalten.
57. Der Zweck eines ärztlichen Seetauglichkeitsgutachtens ist es sicherzustellen, dass jeglicher Krankheitszustand andere Menschen nicht gefährdet und dass der Einzelne durch die Krankheit kein überhöhtes persönliches Risiko während der Arbeit auf See trägt.

Hafenarbeiterklausel

58. Weder die Schiffsbesatzungen noch irgendein Anderer an Bord, der mit dem Eigentümer/Unternehmen in einem festen oder vorübergehenden Arbeitsverhältnis steht, führt Ladungsarbeiten und andere Arbeiten durch, die traditionell oder historisch von Hafenbeschäftigten erledigt werden, ohne die vorherige Zustimmung der ITF-Hafenarbeitergewerkschaft/en einzuholen, und nur bei freiwilliger Bereitschaft der einzelnen Seeleute, solche Arbeiten durchzuführen, für die sie angemessen entlohnt werden sollen.
59. Zum Zwecke dieser Klausel können zu "Ladungsarbeiten" u. a. – aber nicht ausschließlich – gehören:
- Laden und Löschen des Passagiergepäcks. Dies beinhaltet jedoch nicht die Verteilung und Einsammlung von Passagiergepäck an Bord, da dies als Tätigkeit der Seeleute betrachtet wird.
 - Laden und Löschen von Schiffersatzteilen und Vorräten. Dies beinhaltet jedoch möglicherweise nicht den Transport an Bord und gilt auch nicht für das Verstauen an Bord, da dies als Tätigkeit der Seeleute betrachtet wird.

60. Beim Besuch des Schiffes in einem Hafen, wo gerade ein offizieller Arbeitskampf einer der ITF angeschlossenen Gewerkschaft der Hafenbeschäftigten stattfindet, werden weder die Schiffsbesatzung noch irgendein Anderer an Bord, der mit dem Eigentümer/Unternehmen in einem festen oder vorübergehenden Arbeitsverhältnis steht, angewiesen oder veranlasst, Ladungsarbeiten und andere Arbeiten zu erledigen, die traditionell oder historisch durch Mitglieder der im offiziellen Arbeitskampf befindlichen Gewerkschaft ausgeführt werden.
61. Falls die ITF-Gewerkschaft in einem Hafen der Ausführung von Tätigkeiten, die traditionell oder historisch von Hafenbeschäftigten erledigt werden, durch Seeleute zustimmt, erhalten die Seeleute den in ... [dieser Verweis muss in jedem Vertrag enthalten sein, da deren Gestaltung variiert] festgesetzten zusätzlichen Überstundentarif für jede Stunde oder jeden Teil einer Stunde, in der solche Arbeiten während ihrer normalen 40-Stunden-Arbeitswoche verrichtet werden, zusätzlich zu ihrer normalen Heuer. Sollten diese Arbeiten außerhalb der normalen 40-Stunden-Arbeitswoche durchgeführt werden, richtet sich die Vergütung nach dem doppelten zusätzlichen Überstundentarif für jede Stunde oder jeden Teil einer Stunde, in der solche Arbeiten verrichtet werden, zusätzlich zur normalen Heuer.
62. Falls ein Seemann normalerweise vollständig zusammengefasste Heuern erhält, wird der zusätzliche Überstundentarif wie folgt ermittelt: Die zusammengefasste monatliche Gesamtheuer, durch 303 geteilt und mit 1,5 multipliziert, ergibt den zusätzlichen Überstundentarif, der bei der Vergütungsberechnung angewendet wird.

Beilegungsverfahren für Arbeitskonflikte und Schlichtung

63. Die Verträge sollten ein Beilegungsverfahren für Arbeitskonflikte an Bord enthalten, welches die Bestimmungen des IAO-Seearbeitsübereinkommen 2006 erfüllt, und können eine Schlichtungsklausel enthalten, wenn die Schlichtungskosten vom Eigentümer/Betreiber getragen werden und die Kosten für die rechtliche Vertretung des Seemannes entweder vom Eigentümer/Betreiber oder der Gewerkschaft übernommen werden, sollte der Seemann nicht durch privaten Rechtsbeistand vertreten sein.

Verzichtserklärungen

64. Das Unternehmen verpflichtet sich, keinen Seemann aufzufordern oder zu bitten, ein Dokument zu unterzeichnen, wonach dieser per Verzichtserklärung oder Anweisung oder anderswie zustimmt, Abweichungen zu den Bestimmungen des mit der Gewerkschaft ausgehandelten Vertrages zu akzeptieren.

Kabotage

65. Die in der ITF-Politik von Athen und allen weiteren anzuwendenden ITF-Leitlinien und/oder Absichtserklärungen enthaltenen Normen sollten erfüllt werden, wenn ein Kreuzfahrtschiff im direkten Wettbewerb zu Schiffen betrieben wird, die gemäß der ITF-Politik von Athen und allen weiteren anzuwendenden ITF-Leitlinien fahren.

Zugang zu Schiffen

66. Die Verträge sollten eine Klausel enthalten, welche ITF-Inspektor/innen und Vertreter/innen der Gewerkschaften, die gültige Verträge für das zu besuchende Schiff abgeschlossen haben, Zugang zum Schiff und seinen Seeleuten gewähren. Dies kann durch ein Protokoll zwischen Eigentümer/Betreiber und Gewerkschaft(en) geregelt werden, sofern ein solches Protokoll vorher durch das ITF-Sekretariat genehmigt wird und die Bestimmungen der ITF-Politik erfüllt.

Deck und Maschinenraum

Heuern

67. Alle Deck- und Maschinenraumoffiziere sowie Deck- und Maschinenraummannschaftsdienstgrade sollten einem ITF-Musterkollektivvertrag oder von der ITF genehmigten TCC-Kollektivverträgen oder nationalen Kollektivverträgen oder einer Kombination dessen auf nicht diskriminierender Grundlage unterliegen.

Jahresurlaub

68. Dieser sollte nicht weniger als 8,5 Tage für jeden geleisteten Dienstmonat betragen, auf Grundlage von 1/30 der Grundheuer pro Tag.

Catering (Verpflegung, Getränke und Hoteldienstleistungen)

Heuern

69. Zum Zwecke eines ITF-Grenzwerts sollte der Grundheuertarif für einen Faktor 1,000 Position nicht weniger als die derzeitige IAO-Mindestempfehlung für einen Vollmatrosen (AB) betragen, während der Faktor für die niedrigste Position – mit Ausnahme von Auszubildenden, Lehrlingen und ähnliche Positionen – nicht weniger als 60 % davon betragen sollte.

Jahresurlaub

70. Dieser sollte nicht weniger betragen als

- 4,5 Tage für jeden geleisteten Dienstmonat auf Grundlage von 1/30 der Grundheuer pro Tag;
- Erhöhung auf 5 Tage auf Grundlage der 1/30-Formel bis 2014;
- 6 Tage bis 2018 auf Grundlage der 1/30-Formel; und
- 8,5 Tage bis 2022 auf Grundlage der 1/30-Formel.

Konzessionspersonal (Unterhaltung, Kasino, Laden, Wellness-Einrichtung usw.)

71. Die Heuer- und Arbeitsbedingungen für Konzessionspersonal sollten nicht unter denen des Catering-Personals liegen, und die Grundheuer für eine 40-stündige Arbeitswoche sollte nicht weniger als die IAO-Mindestempfehlung für einen Vollmatrosen (AB) betragen. Der Eigentümer/Betreiber sollte dafür verantwortlich sein, diese Mindestbedingungen bei allen Konzessionsunternehmen durchzusetzen, mit denen für Diestleistungen an Bord ihrer Schiffe Verträge geschlossen wurden.

ITF-Sondervertrag

16-Punkte-Fragebogen für Kreuzfahrtschiffe

72. Falls der Vertrag/die Verträge mit einem Schiffsverwalter, einer Bemannungsagentur o. ä. abgeschlossen wird, sollte er stets dem ITF-Sekretariat vorgelegt werden.

Schutz- und Wohlfahrtsfonds der Seeleute

73. Zehn Prozent der Standard-ITF-Wohlfahrtsbeiträge, vorbehaltlich einer jährlichen Mindestsumme von 6.000 US-Dollar, die sich 2014 auf 12,5 % der Standard-ITF-Wohlfahrtsbeiträge, vorbehaltlich einer jährlichen Mindestsumme von 7.500 US-Dollar erhöht, 2018 auf 15 % der Standard-ITF-Wohlfahrtsbeiträge, vorbehaltlich einer jährlichen Mindestsumme von 9.000 US-Dollar, und 2022 auf 20 % der Standard-ITF-Wohlfahrtsbeiträge, vorbehaltlich einer jährlichen Mindestsumme von 12.000 US-Dollar. Ohne Genehmigung durch das ITF-Sekretariat sowie vorheriger Beratung mit dem Vorsitzenden und stellvertretenden Vorsitzenden der Sonderarbeitsgruppe Kreuzschiffahrt sind keine weiteren Abzüge gestattet.

ITF-Sondervertrag

74. Zweijährige Laufzeiten und jährliche Verlängerungen sind zulässig.

MUSTERQUITTUNGSFORMULAR UND EINVERSTÄNDNISERKLÄRUNG FÜR VERTRAGSANSPRÜCHE

Schiff:

Vorfall:

Seefahrer/rechtmäßiger Erbe und/oder Angehöriger:

Schiffseigentümer:

Ich [Seefahrer/rechtmäßiger Erbe und/oder Angehöriger]* bestätige hiermit den Erhalt des Betrages in Höhe von [Währung und Betrag], in Erfüllung der Verpflichtung des Schiffseigentümers, vertragliche Entschädigung für persönliche Verletzung und/oder Tod gemäß den Vertragsbedingungen meiner Beschäftigung/der Beschäftigung des Seefahrers zu zahlen. Ich entbinde den Schiffseigentümer hiermit von seinen Verpflichtungen nach den genannten Vertragsbedingungen.

Die Zahlung wird ohne Haftungsanerkennung jeglicher Forderung getätigt und wird unbeschadet meines Rechtes/des Rechtes des rechtmäßigen Erben und/oder Angehörigen, jegliche Rechtsklage in Bezug auf Fahrlässigkeit, rechtswidrige Handlung oder jeden anderen aus obigem Vorfall entstandenen möglichen Schadenersatz zu verfolgen.

Alle hiermit erfolgten Zahlungen werden bei jeglichen weiteren Rückerstattungen angerechnet.

Datum: Ort:

Seefahrer, rechtmäßiger Erbe und/oder Angehöriger:

Unterschrift:

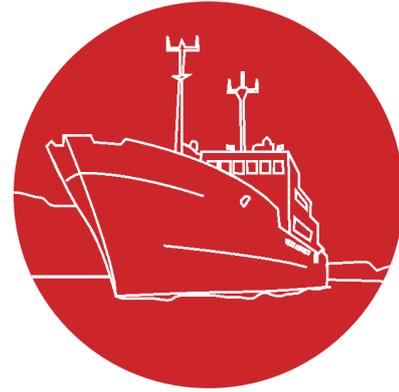
zur Bestätigung:

Schiffeigentümer/Vertreter des Schiffseigentümers:

Versicherer/Vertreter des Versicherers:.....

Nationale Kabotage-Politik

**Verabschiedet auf der Sitzung des
Fair-Practices-Ausschusses (FPC),
Stockholm (Schweden), 19. Juni 2008**



Schwerpunkte

1. Unter Kabotage versteht man das Prinzip der Reservierung des innerstaatlichen Seeschiffahrtshandels eines Staates für die eigenen Staatsbürger/innen. Typischerweise findet die Kabotage Anwendung im Ladungstransport und Passagierverkehr, gilt aber oft auch in Seeindustriefeldern wie Offshore-Bohrungen, Abbau von Bodenschätzen auf dem Meeresgrund, Baggern, Fischerei und Seebaumaßnahmen in den Küstengewässern eines Landes. Ebenfalls einbezogen sind die mit der Linienschiffahrt in Zusammenhang stehenden Zubringerdienste.
2. Zu den Komponenten der Kabotage gehören meist die Voraussetzungen, unter nationaler Flagge zu fahren, die Eigentümerschaft auf mehrheitliche Kontrolle durch eigene Staatsbürger/innen zu begrenzen, die Besatzung auf eigene Staatsbürger/innen zu beschränken und, wo immer möglich, Schiffsbau im eigenen Land. Solche Elemente schaffen eine feste Untermauerung, nicht nur für die Wirtschaft, nationale Sicherheit und Umweltpolitik eines Landes, sondern ergänzen auch dessen Bestreben, im Welthandel präsent zu bleiben.
3. Bei der Kabotage handelt es sich nicht nur um eine traditionsreiche politische Linie, sondern um eine von der Völkergemeinschaft weithin akzeptierte Verfahrensweise. Bei einer kürzlich von einer Regierung vorgenommenen Studie trat zutage, dass 47 Staaten ausländische Aktivitäten bei künftigem Binnenhandel beschränken. Während einige vielleicht meinen, dass Kabotage auf See nur bei tiefgehenden Hochseeschiffen zur Anwendung kommt, kann und sollte man sie auch für flachgehende Schiffe anwenden, die auf den Binnenwasserstraßen eines Landes verkehren und Hafendienstleistungen wie Schleppen, Andocken, Bunkern und Versorgung anbieten. Von Vorteil ist auch die Unterstützung für maritime technische Ausbildungseinrichtungen, sowohl öffent-

sowohl öffentlich als auch privat, die mit der Nachfrage nach qualifiziertem Personal für den Kabotagebereich einhergehen. Eine Kabotagepolitik ist nicht nur wesentlich für die Aufrechterhaltung einer Grundlage an nationalen maritimen Fertigkeiten, sondern auch eine politische Erklärung über die Absicht und Bedeutung, eine Grundlage maritimen Know-hows beizubehalten.

4. Die Anwendung dieser Prinzipien schafft Beschäftigungsmöglichkeiten, Einbehaltung von Einnahmen in einer nationalen Wirtschaft statt solche entscheidenden maritimen Dienstleistungen zu importieren, sowie eine bessere Ausrüstung des Staates als Vorsorge für die eigene Sicherheit und Reaktion auf Natur- oder vom Menschen verursachte Katastrophen. In einer Welt, in der legitime Sicherheitsbedenken vorschreiben, dass ein Staat Kontrolle über diejenigen ausüben muss, die sich innerhalb seiner Grenzen aufhalten und arbeiten, dient Kabotage der Verstärkung solcher entscheidenden Standards.
5. Ein hervorragendes Beispiel der Vorteile von Kabotage findet man in den USA. Die Anwendung von Kabotage im US-amerikanischen Binnenhandel und bei maritimen Aktivitäten ist fast so alt wie die Nation selbst: das erste Gesetz hierzu wurde im Jahr 1789 verabschiedet. Weitere Kabotage-Gesetze wurden in der Zwischenzeit erlassen, bis zu Beginn des 20. Jahrhunderts ein umfassendes Gesetzeswerk – allgemein bekannt als Jones-Gesetz – zur Regulierung der Schiffstätigkeiten im Inland verabschiedet wurde.
6. Obwohl das Gesetz von einigen Billigflaggen-Befürwortern und unternehmerischen Schifffahrtsinteressen abgelehnt wird, hat es den USA zahlreiche, durchaus belegbare Vorteile gebracht. Seitdem es in Kraft gesetzt wurde, hat jeder US-Präsident seine Unterstützung für die US-amerikanische Handelsmarine mit besonderer Betonung des Jones-Gesetzes zum Ausdruck gebracht. Eine solche Sichtweise ist auch von US-Militärführern wiederholt worden.
7. Zusammenfassend kann Kabotage als logische Erweiterung der Praktiken eines Staates in Bezug auf Transport und Verkehr, Umwelt, Wirtschaft, nationale Sicherheit und Beschäftigung betrachtet werden. Das Potential, diesen Nutzen zu ziehen, ist für Staaten ohne oder mit begrenzter Kabotagepolitik enorm und sollte energisch verfolgt werden.

Es handelt sich um eine Voraussetzung für integrierte Verkehrspolitik und für die Einbeziehung eines maritimen Bestandteils, der die Nachhaltigkeit sichert.

Befreiungsregelungen

8. Die Inanspruchnahme von Befreiungs- oder Ausnahmeregelungen sollte auf wirkliche, objektiv zu rechtfertigende Ausnahmen beschränkt werden, die eine Besonderheit darstellen und nur für sehr kurze, begrenzte Zeiträume benötigt werden. Die Anwendung von Maßnahmen wie Einzelfahrtgenehmigungen sollte sich an diese Kriterien halten und nur nach einem dreigliedrigen sozialen Dialog erfolgen. Falls darüber hinaus ähnliche außergewöhnliche Situationen entstehen, sollten andere Optionen wie Bareboat-Charter oder Mietkauf eines geeigneten Schiffes mit Kaufoption verfolgt werden, da in diesen Fällen die Schwerpunkte der Kobotagepolitik angewandt werden können.

Nationalflaggen-Politik

**Verabschiedet vom 42. ITF-Kongress,
Mexico City (Mexiko), 5. - 12. August 2010**



1. Es ist ITF-Politik, dass alle Schiffe, die unter Flaggen von Nationalflaggenstaaten fahren (d. h. diejenigen, die von der ITF nicht zur Billigflagge erklärt wurden), mit Seeleuten bemannt sein müssen, die mit nationalen Kollektivverträgen gedeckt sind, welche von den zuständigen, der ITF angeschlossenen Gewerkschaften des Flaggenstaates abgeschlossen worden sind).

Ansässige Seeleute

2. Heuern und Arbeitsbedingungen für ansässige Seeleute auf Schiffen unter nationaler Flagge sind Verhandlungssache der zuständigen nationalen, der ITF angeschlossenen Gewerkschaften des Flaggenstaates, vorbehaltlich der von der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) festgelegten internationalen Mindestnormen, gemäß Auslegung der ITF.

Ausländische Seeleute

3. In Fällen, in denen ausländische Seeleute auf Schiffen unter nationaler Flagge beschäftigt sind, sollten die Gesamtbemannungskosten mindestens dem jeweilig von der Seeleutesektion beschlossenen Mindestwert gerecht werden.
4. Die Heuern ausländischer Seeleute sollten gemäß der Kriterien, die von der Seeleutesektion vereinbart wurden, errechnet werden.

Ladungsumschlagsklausel

5. In Einklang mit den Grundsätzen gegenseitiger Solidarität zwischen Seeleuten und Hafenbeschäftigten, die in der ITF-Politik zum Ausdruck gebracht wird, sollte die Ladungsumschlagsklausel in alle nationalen Verträge aufgenommen werden.

Ausschlüsse

6. Dort, wo sonstige ITF-Politik zur Anwendung kommt oder wo höhere Normen bestehen, werden nationale Kabotage, regionale Normen, Offshore, Festland, Fährdienste, innergemeinschaftlicher Handel und Kreuzfahrtschiffe von dieser Politik ausgeschlossen.

Bilaterale Beziehungen

7. Gewerkschaften in Arbeitskräfte bereitstellenden Ländern spielen eine wichtige Rolle bei der Stützung nationaler Qualitätsschifffahrt, besonders durch die Dienste, die sie ihren Staatsbürger/innen an Bord von Schiffen unter Nationalflagge bieten.
8. Wo dies möglich ist, sollten bilaterale Beziehungen zwischen nationalen Gewerkschaften des Flaggenstaates und Gewerkschaften der Arbeitskräfte bereitstellenden Länder gepflegt werden.

Offshore-Politik

ITF-Politik hinsichtlich der Zuständigkeit von Festlandsockel-/Flaggenstaaten im Offshore-Sektor



1. Während ihres Einsatzes in den Hoheitsgewässern eines ausländischen Festlandsockelstaates unterstehen "mobile Offshore-Schiffseinheiten" der Gesetzgebung, den Vorschriften und den Kollektivverträgen des Nationalflaggenstaates.
2. Die kollektivvertraglichen Bedingungen des Nationalflaggenstaates müssen dabei inhaltlich den im Festlandsockelstaat geltenden Bedingungen mindestens gleichwertig sein; für "Einheiten" unter Billigflagge gilt die ITF-Politik. Alle "Einheiten" sind darüber hinaus gehalten, die für Seeleute und Schiffe geltenden IAO-Übereinkommen und Empfehlungen ebenso wie alle relevanten IMO-Übereinkommen, -Kodexe und -Entschlüsse zu respektieren.
3. Falls der Festlandsockelstaat Vorschriften und Regeln im Hinblick auf die Beschäftigung sowie die sozialen und wirtschaftlichen Bedingungen erlassen hat oder die Politik der dortigen Gewerkschaften den Einsatz einheimischer Arbeitskräfte vorschreibt, sind die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften gehalten, bis zum Abschluss von Verhandlungen zwischen den der ITF angeschlossenen Gewerkschaften im Nationalflaggenstaat und denjenigen im Festlandsockelstaat keine Bemannung für die betreffende "Einheit" bereitzustellen.
4. Für die Dauer der erwähnten Verhandlungen sollte als allgemeine Regel gelten, dass die "Schiffahrtsbesatzung" aus Staats- bzw. Wohnbürgern des Nationalflaggen- oder des Festlandsockelstaates bestehen und einer der ITF angeschlossenen Seeleutegewerkschaft angehören sollte. Wenn die "Einheit" unter Billigflagge betrieben wird, liegen die Verhandlungsrechte bei den Gewerkschaften im Lande der nutznießenden Eigentümerschaft.
5. Die angeschlossenen Gewerkschaften im Nationalflaggenstaat bzw. im Lande der nutznießenden Eigentümerschaft haben das Recht, bei allen

Verhandlungen zwischen den angeschlossenen Gewerkschaften des Festlandsockelstaates und dem Reeder/Betreiber/Charternehmer einer "Einheit" über die Besetzung dieser "Einheit" anwesend zu sein.

6. In diesem Zusammenhang ist es dringend erforderlich, dass die betroffenen angeschlossenen Gewerkschaften sich untereinander ebenso wie die ITF ständig über alle Aspekte und Stadien der Verhandlungen auf dem laufenden halten. Die angeschlossenen Gewerkschaften im Nationalflaggen-/Festlandsockelstaat sind gehalten, Kopien aller relevanten Gesetze, Vorschriften und politischen Papiere an die ITF weiterzuleiten.
7. In jeder Phase der Verhandlungen zwischen den Gewerkschaften können die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften die ITF zunächst als Vermittler und letztendlich als Schlichter gemäß den ITF-Satzungen hinzuziehen.
8. Die angeschlossenen Gewerkschaften im Nationalflaggen-/Festlandsockelstaat bemühen sich nach bestem Vermögen darum, mit dem Reeder/Betreiber/ Charternehmer eine Rückführung der "Einheit" unter die Tarifhoheit der angeschlossenen Gewerkschaften im Nationalflaggenstaat im Rahmen eines für die ITF annehmbaren Vertrages zu vereinbaren.

Politik zu mitfahrenden Reparaturtrupps

ITF-Politik zu mitfahrenden Reparatur- trupps an Bord von Schiffen in der inter- nationalen Seeschifffahrt



**Verabschiedet von der ITF-Sektionskonferenz der Seeleute,
Rio de Janeiro (Brasilien), April 2005**

Einführung

1. Schon seit mehr als 50 Jahren spielen "mitfahrende Reparaturtrupps" eine legitime Rolle in der Seeschifffahrt, zunächst zwecks Bereitstellung von speziellen technischen Fertigkeiten und Fachwissen, auf das man an Bord nicht zurückgreifen konnte, und außerhalb normaler betrieblicher Erfordernisse. Während die Schiffsbesatzungsstärken reduziert, die Schiffe größer und die Liegezeiten im Hafen auf ein Minimum verringert wurden, hat sich das mitfahrende Personal zu einem Vorrat zusätzlicher Arbeitskräfte zur Bewältigung eines hohen Arbeitsanfalls und von Reparaturen entwickelt, die man – wenn es die Zeit erlauben würde – normalerweise im Hafen durchführt; in zunehmendem Maße gilt dies auch für Reparaturarbeiten, die üblicherweise in einer Werft erfolgen. Die Unterscheidung zwischen der Rolle des "mitfahrenden Reparaturtrupps" und der traditionellen und historischen Tätigkeiten von Seeleuten ist inzwischen verschwommen, und der Einsatz dieses Personals ist bei der Festsetzung der Mindestbesatzungsstärken durch die Flaggenstaaten von ernsthafter Bedeutung. Da die Lohnstarife für diese Kolonnen traditionell nicht von den Kollektivverträgen für Seeleute erfasst wurden und fragwürdigerweise nicht in den Übereinkommen für Seeleute der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) enthalten sind, können sie dazu benutzt werden, die Arbeitsbedingungen von Seeleuten zu untergraben.
2. Obwohl der ITF bewusst ist, dass Schiffsbesatzungen den zeitlich begrenzten Zugriff auf spezielle Fertigkeiten benötigen und eine revidierte Vorgehensweise zu geplanten Wartungsarbeiten auf modernen Schif-

fen, die nicht mehr längere Zeit im Hafen verweilen, berücksichtigt werden muss, ist man sich doch darüber im Klaren, dass mitfahrende Reparaturtrupps allzu oft permanent auf Schiffen anzutreffen sind, mit Ausweisdokumenten von Seeleuten ausgestattet werden und grundsätzliche Aufgaben von Seeleuten ausführen.

Arbeitsbereiche von mitfahrenden Reparaturtrupps

3. Zu den Arbeitsbereichen, die sowohl berechtigt als auch anderweitig von mitfahrenden Reparaturtrupps abgedeckt werden, gehören:
 - a) Wartung und Reparatur mechanischer und elektrischer Anlagen durch Herstellervertreter/innen;
 - b) Reparatur und Einrichtung von Navigations- und Radioanlagen;
 - c) Reinigung und Instandhaltung der Laderäume;
 - d) Mal- und laufende Wartungsarbeiten an Deck;
 - e) Reparatur- und laufende Wartungsarbeiten an Maschine sowie Elektrik;
 - f) Laufende Inspektionsarbeiten, sowohl im größeren als auch im kleineren Umfang;
 - g) Ladungsumschlagsarbeiten und Verlaschen;
 - h) Sicherheitsaufgaben im Hafen und in gefährlichen Bereichen;
 - i) Schweißreparaturarbeiten an Stahlbauteilen der Schiffe; und
 - j) Festmachen des Schiffes.

Die Reichweite der Problematik mitfahrender Reparaturtrupps

4. Alle Seeleute müssen sich einer strengen ärztlichen Untersuchung sowie einer Grundausbildung unterziehen um sicherzustellen, dass sie als Teil eines Teams in der Lage sind, Feuer zu bekämpfen und die sichere Evakuierung des Schiffes in einem Not- und Rettungsfall auf See durchzuführen. Von mitfahrenden Reparaturtrupps wird nicht verlangt, diese Rechtsvorschriften zu erfüllen; sie werden als Überzählige eingestuft,

außerhalb der Mindestbesatzungsstärke, und stellen als solche eine mögliche Belastung für die Schiffsbesatzung in jedem Notfall dar. Umgekehrt berücksichtigen die Flaggenstaaten den Einsatz mitfahrender Reparaturtrupps bei der Feststellung der sicheren Mindestbesatzungsstärke nach Gemeinschaftsresolution 955.(23) der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO), was eine wesentlich geringere Anzahl von Seeleuten bei regelmäßigem Einsatz von mitfahrenden Reparaturtrupps zulässt.

5. Gemäß den mit dem Internationalen Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS-Code) eingeführten maritimen Sicherheitsmaßnahmen muss das Schiff einen Sicherheitsplan aufweisen, und der Schiffssicherheitsoffizier muss sich davon überzeugen, dass alle an Bord arbeitenden Personen weder für das Schiff noch für die anzulaufenden Häfen ein Risiko darstellen; darüber hinaus müssen alle Besucher/innen ständig beaufsichtigt werden. Die Beschäftigung von Hilfskräften, die nicht direkt vom Schiffsmanagement bereitgestellt oder mit diesem in Verbindung gebracht werden können, kann ein erhebliches Sicherheitsrisiko für das Schiff darstellen, das sich auf die Sicherheitseinstufung in jedem Hafen auswirken und Landgangsverbot für die Besatzung zur Folge haben kann.
6. Die Klassifikationsgesellschaften haben sich besorgt gezeigt, dass allzu oft größere Schiffsrumpfreparaturarbeiten auf See von diesem Personal – das oft mangelhaft ausgebildet ist und ungenügend überwacht wird – durchgeführt werden, ohne die Klassifikationsgesellschaften darüber zu informieren. Illegale Reparaturen dieser Art könnten möglicherweise eine ganze Reihe jüngerer Schiffsuntergänge mit verursacht haben. Der Internationale Verband der Klassifikationsgesellschaften (IACS) hat seine Besorgnis über diese Praxis zum Ausdruck gebracht und alle Schiffsbetreiber und Kapitäne ermahnt, die Vorschrift zu Reparatur- und Wartungsarbeiten während der Reise (IACS UR Z13) einzuhalten.
7. Während die IAO-Definition von Seeleuten derzeit alle an Bord eines Schiffes arbeitenden Menschen umfasst, gilt dies nicht für die IMO/SOLAS-Definition. Daher besteht die Besonderheit, dass die Ausbildung, Verantwortlichkeiten und Mindestanforderungen, wie z. B. ärztliche Untersuchung und Sicherheitstraining, nach IMO nicht gelten, die

Rechte, Schutzregelungen und Mindestnormen, wie Mindestheuern, Heimschaffung usw., gemäß IAO-Übereinkommen jedoch zur Anwendung kommen. Dieses gesetzliche Schlupfloch hat eine Ausuferung des Einsatzes von mitfahrenden Reparaturtrupps zur Folge, da keine für Seeleute oder landseitig in der Seeschifffahrt Beschäftigten gültigen Schutzleistungen aufgebracht werden müssen.

8. Obwohl die IMO diese Arbeitnehmer/innen nicht als Seeleute anerkennt, wird der regelmäßige Einsatz der Trupps als triftiger Grund dafür angesehen, das Zeugnis über die sichere Mindestbesatzungsstärke auf absolute Grundanforderungen zurückzustutzen und der Schifffahrtsindustrie bordseitige Ausbildungsstellen sowie eine Berufslaufbahn auf See für spezialisierte Fachkräfte zu verweigern.
9. Mitfahrende Reparaturtrupps werden in zunehmendem Maße zu dem Zweck eingesetzt, die von der ITF oder den ihr angeschlossenen Seeleutegewerkschaften ausgehandelten Kollektivverträge für Besatzungen zu umgehen, ungeachtet der vergleichbaren Arbeitsplätze und Bezeichnungen. In einigen Fällen werden Besatzungsmitglieder direkt in den Status des "mitfahrenden Reparaturtrupps" auf demselben Schiff versetzt und verbleiben während der gesamten Heuervertragsdauer an Bord. Faktisch gesehen führt diese Praxis dazu, dass alle nicht mit Wachdienst beauftragten Schiffsbesatzungsmitglieder zu Aushilfskräften gemacht werden.
10. Auf knapp bemannten Schiffen ist es bereits seit einiger Zeit üblich, küstenseitige Festmachertrupps einzusetzen. Mit der Deregulierung in den Häfen nimmt die Gefahr zu, dass diese Trupps im Ladungsbereich für Läschen, Löschen oder Laden eingesetzt werden könnten. Die ITF betreibt eine langjährige Kampagne gegen die Praxis der Ausführung dieser Tätigkeiten durch Besatzungsmitglieder auf den Schiffen; diese Kampagne wird von den angeschlossenen Seeleute- und Hafengewerkschaften in vollem Umfang unterstützt.
11. Die ITF hat immer den Standpunkt vertreten, dass es sich bei Seeleuten um Zivilisten handelt, die Anspruch auf ein sicheres, angemessenes Arbeitsumfeld und Schutz seitens Reedereien und Regierungen vor Angriffen durch Piraten und Terroristen haben. Bei Sicherheitsgefährdung der Seeleute ist der Einsatz mitfahrenden Sicherheitspersonals von den

der ITF angeschlossenen Gewerkschaften befürwortet worden. Nichtsdestotrotz sollte sich permanent eine ausreichende Zahl von Besatzungsmitgliedern zur Erfüllung der normalen Sicherheitsanforderungen gemäß des Internationalen Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS-Code) an Bord befinden.

Definitionen und Voraussetzungen

12. Die Definition von Seeleuten variiert geringfügig in den verschiedenen IAO-Übereinkommen und -Empfehlungen, spiegelt sich jedoch grundsätzlich in der Definition nach IAO-Übereinkommen 185 über Ausweisdokumente von Seeleuten wider. Darin heißt es: "Der Begriff 'Seefahrer' bezieht sich auf jede Person, die in jedweder Funktion an Bord eines Schiffes beschäftigt oder tätig ist, das normalerweise in der Seeschifffahrt betrieben wird; dies gilt nicht für Kriegsschiffe".
13. Die IMO gibt in ihrem SOLAS-Übereinkommen ein breiteres Spektrum vor, das auf der Definition eines Passagiers basiert. Ein Passagier ist hiernach jede Person, außer "Kapitän und Besatzungsmitglieder oder andere Personen, die in jedweder Funktion auf einem Schiff mit den Angelegenheiten des Schiffes beschäftigt oder tätig sind".
14. Ganz offensichtlich bietet die SOLAS-Definition in stärkerem Maße eine Möglichkeit für die Anerkennung von Vertragsbeschäftigten und Hilfskräften sowie den Einsatz von mitfahrenden Reparaturtrupps, die weder Passagieren noch Besatzungsmitgliedern zuzuordnen sind.
15. In der Vorschrift der Klassifikationsgesellschaften zu Reparatur- und Wartungsarbeiten während der Reise (IACS UR Z13) heißt es: "Keinerlei Reparaturarbeiten am Schiffsrumpf sollten durch mitfahrende Reparaturtrupps ausgeführt werden, es sei denn,
 - a) die Erstbesprechung (mit dem Sachverständigen) wurde durchgeführt und die Bedingungen wurden als zufriedenstellend befunden;
 - b) eine abschließende, zufriedenstellende Untersuchung wurde nach Abschluss der Arbeiten durchgeführt."

16. In der überarbeiteten Resolution zu den Prinzipien Sicherer Besatzungsstärken, Gemeinschaftsresolution A 955.(23), heißt es durchweg, dass die Bemannungsvorschriften sowie Arbeitsumfang für Sicherheitsmaßnahmen bei der Festlegung der sicheren Mindestbesatzungsstärke Berücksichtigung gefunden haben müssten.

ITF-Position zum Einsatz von mitfahrenden Reparaturtrupps

17. Die ITF erkennt die Gefahr, die mitfahrende Reparaturtrupps für die Beschäftigung von Seeleuten darstellen, und
- a) verurteilt die Praxis, feste Besatzungsstärken auf Schiffen durch ausgedehnten Einsatz mitfahrender Reparaturtrupps zu reduzieren;
 - b) unterstützt alle Korrekturen zu IAO- und IMO-Übereinkommen, wodurch Seeleute deutlich als alle Personen definiert werden, die in jedweder Funktion an Bord eines Schiffes beschäftigt oder tätig sind;
 - c) bezieht aktiv Stellung gegen den Einsatz von Seeleuten zur Ausführung von Ladungsumschlagsarbeiten, die traditionell und historisch von Hafenbeschäftigten durchgeführt wurden;
 - d) ist bereit, mit den Klassifikationsgesellschaften und anderen zusammenzuarbeiten, um die Praxis der Durchführung illegaler Reparaturen auszumerzen, besonders bei möglicher Gefährdung von Umwelt und Leben der Schiffsbesatzungen;
 - e) wird sich unter Anerkennung des Bedarfs an zusätzlichen Ausbildungsmöglichkeiten auf See für die Schaffung von Ausbildungsplätzen für ständige Besatzungsmitglieder einsetzen, wenn bei hohem Arbeitsanfall zusätzliche Arbeitskräfte benötigt werden;
 - f) wird bei der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) aggressive Lobbyarbeit für eine ganzheitliche Überprüfung des Mindestbemannungszeugnisses betreiben und solche Flaggenstaaten bloßstellen, die unsichere Mindeststärken bescheinigen;
 - g) stellt sicher, dass alle Arbeitnehmer/innen auf einem Schiff einem Vertrag unterliegen, der die IAO-Mindesttheuern beachtet und den

Kollektivvertrag für Besatzungsmitglieder nicht unterläuft;

- h) überwacht die sicherheitsrelevante Arbeitsbelastung durch mitfahrende Reparaturtrupps um festzustellen, wie sie sich auf Arbeitsbelastung und Rechte von Seeleuten im Hafen und auf die Sicherheit des Schiffes auf See auswirkt; und
- i) stellt fest, dass die Bedingungen für mitfahrende Reparaturtrupps nicht gegen die IAO-Politik über die Notwendigkeit eines vertretbaren Arbeitsumfelds sowie sicherer und angemessener Arbeitsbedingungen verstoßen dürfen.

ITF-Richtlinien zu mitfahrenden Reparaturtrupps

18. Sollten mitfahrende Reparaturtrupps nach Beratung mit den betroffenen Seeleutegewerkschaften zu einem berechtigten Einsatz beim Betrieb eines Schiffes kommen, gilt Folgendes:

- a) Die Einsatzdauer von mitfahrende Reparaturtrupps sollte in einem Zeitraum von 12 Monaten nicht über einen Monat hinausgehen;
- b) Zu Sicherheitszwecken beschäftigte Personen sollten keine anderweitigen Tätigkeiten von Seeleuten ausführen;
- c) Klassifikationsgesellschaften werden über alle Untersuchungs- oder baulichen Arbeiten informiert, die in Übereinstimmung mit IACS UR Z13 ausgeführt werden;
- d) Mitfahrende Reparaturtrupps müssen Verträgen unterliegen, die wenigstens mit den Heuern der Besatzung vergleichbare Löhne festlegen sowie Mindestbedingungen und Schutzvorschriften der entsprechenden IAO-Übereinkommen und -Empfehlungen beinhalten; und
- e) Mitfahrende Reparaturtrupps sollten nicht zu dem Zweck eingesetzt werden, die derzeitige Besatzung zu ersetzen oder dauerhaft ITF-Verträge zu unterlaufen.

Seeleute-Charta-Politik

Politik zu Gewerkschaftsmitgliedschaft und Verpflichtungen gegenüber See-leuten an Bord von Billigflaggenschiffen



Verabschiedet vom 42. ITF-Kongress,
Mexico City (Mexiko), 5. - 12. August 2010

Einführung

1. Die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften sind autonome angeschlossene Gewerkschaften, gemäß den ITF-Satzungen. Sie haben die Politik der ITF – darunter auch die in Zusammenhang mit der ITF-Billigflaggenkampagne stehende Politik – angenommen.
2. Die ITF genehmigt Kollektivverträge gemäß den vom Fair-Practices-Ausschuss (FPC) gebilligten und in der Politik von Mexiko erläuterten Kriterien und Verfahren.
3. Diese Seeleute-Charta-Politik legt die abgestimmten Praktiken für die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften im Hinblick auf ihre Verpflichtungen und Einhaltung von Mitgliedsrechten gegenüber Seeleuten fest, die an Bord von Billigflaggenschiffen unter von der ITF gebilligten und von den der ITF angeschlossenen Gewerkschaften unterzeichneten Verträgen fahren.

Mitgliedsbeiträge und Verpflichtungen der Gewerkschaften

4. Die Höhe und Art jeder Gebühr, die von angeschlossenen Gewerkschaften der ITF gegenüber Seeleuten oder im Hinblick auf die Seeleute, die gemäß den von der ITF gebilligten Kollektivverträgen beschäftigt sind, erhoben wird, ist gerecht und in Übereinstimmung mit den von der angeschlossenen Gewerkschaft gebotenen Diensten für die betreffenden Seeleute.

5. Der vom Fair-Practices-Ausschuss (FPC) festgelegte Kernbereich von Mindestverpflichtungen, die von den angeschlossenen Gewerkschaften gegenüber den nach ITF-genehmigten Verträgen beschäftigten Seeleuten an Bord von Billigflaggenschiffen eingehalten werden müssen, enthält Folgendes:
- a) einen Mitgliedsausweis in geeigneter Form;
 - b) einen gewerkschaftlichen Rundbrief/eine Gewerkschaftszeitung oder -zeitschrift;
 - c) eine Kontaktliste mit Telefonnummern und Namen hauptamtlicher Gewerkschaftsvertreter/innen;
 - d) Unterstützung bei der Durchsetzung aller kollektivvertraglich verbrieften Ansprüche;
 - e) Teilnahmerechte an den Angelegenheiten der Organisation (in einer Form, die die spezielle Art der Mitgliedschaft widerspiegelt);
 - f) wo immer möglich, Schiffsbesuche durch eine/n Gewerkschaftsvertreter/in; und
 - g) Bestimmung der Hauptverantwortungen jeder angeschlossenen Gewerkschaft, falls bilaterale Verträge existieren.

Zuständigkeiten

6. Im Falle einer Forderung (seien es Heuernachforderungen oder Ansprüche im Zusammenhang mit Verletzungen bzw. Todesfällen) seitens oder im Namen eines Besatzungsmitglieds, das einem ITF-Vertrag unterliegt, ist die unterzeichnende angeschlossene Gewerkschaft in erster Linie verantwortlich für die Bearbeitung des Anspruches. Die angeschlossene Gewerkschaft benennt Gewerkschaftsmitarbeiter/innen, die für die Unterstützung der Mitglieder bei der Durchsetzung von Ansprüchen aus ihren von der ITF genehmigten oder für die ITF annehmbaren Kollektivverträgen zuständig sind, und teilt dem ITF-Sekretariat die Namen dieser Personen mit.
7. In Fällen, in denen sich zwei oder mehr angeschlossene Gewerkschaften die Mitgliedsbeiträge teilen, verständigen sich die angeschlossenen

Gewerkschaften untereinander, wer von ihnen für die Unterstützung der Seeleute, die unter dem Vertrag beschäftigt sind, zuständig ist, wobei zu berücksichtigen ist, dass in jedem Fall allen Seeleuten unabhängig von ihrer Nationalität oder ihrem Wohnsitz die volle Bandbreite gewerkschaftlicher Verpflichtungen geboten werden muss. Sobald die Aufteilung der Zuständigkeiten geklärt ist, unterrichten die angeschlossenen Gewerkschaften das ITF-Sekretariat entsprechend.

8. Die angeschlossene Gewerkschaft hält das ITF-Sekretariat über die Anzahl der Forderungen (einschließlich Heuernachzahlungen sowie Forderungen im Zusammenhang mit Verletzungen und Todesfällen), die im Zusammenhang mit ihren von der ITF genehmigten Verträgen aufgetreten sind, Einzelheiten der Ansprüche sowie Modalitäten für ihre Regulierung auf dem Laufenden.

TCC- und/oder IBF-Finanzierungselemente

9. Jegliche Finanzierungselemente, die in einen von der ITF genehmigten Vertrag aufgenommen werden, müssen die ITF-Vorschriften gemäß ITF-Finanzierungs- und Kontrollpolitik erfüllen.

ITF-Sekretariat und die Gewerkschaft/en

10. Werden die Forderungen von Seeleuten im Anlaufhafen behandelt, kann die unterzeichnende angeschlossene Gewerkschaft ihren Mitgliedern im Ausland möglicherweise nur in begrenztem Umfang beistehen. In solchen Fällen wird das ITF-Sekretariat daher auch weiterhin Seeleuten an Bord von Schiffen Beistand leisten. Falls es sich um Mitglieder der angeschlossenen Gewerkschaft handelt, arbeiten die ITF und die angeschlossene Gewerkschaft zusammen, um jede erdenkliche Unterstützung zu gewähren.



Internationale Transportarbeiter-Föderation

49-60 Borough Road, London SE1 1DR, Großbritannien

Tel.: (+4420) 7403 2733

Fax: (+4420) 7357 7871

www.itfglobal.org

ISBN: 1-904676-42-1