

SEELEUTE- BULLETIN



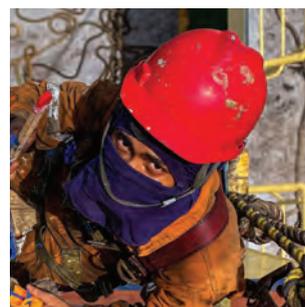
INTERNATIONALE
TRANSPORT-
ARBEITER-
FÖDERATION

SEELEUTE HALTEN DIE WELT IN BEWEGUNG

IN DIESER AUSGABE:
SEELEUTE LEIDEN WEITERHIN UNTER COVID-PANDEMIE
PLAGE DER ZURÜCKLASSUNG AUF SEE

NEUER ERWEITERTER LEITFADEN MIT HILFSANGEBOTEN ZUM HERAUSTRENNEN





- 4 BILLIGFLAGGENKAMPAGNE**
- 5 AUSWIRKUNGEN DER COVID-PANDEMIE**
- 8 IMPFUNGEN VON SEELEUTEN**
- 10 LEBEN AUF SEE**
- 12 GEWERKSCHAFTEN IN AKTION**
- 13 ZURÜCKLASSUNG**
- 16 IM PROFIL: PADDY CRUMLIN, ITF-PRÄSIDENT**
- 18 WEIBLICHE SEELEUTE**

HERAUSNEHMBARER LEITFADEN ZWÖLF SEITEN KONTAKTDATEN UND RATSCHLÄGE

- 19 NACHHALTIGE SEESCHIFFFAHRT**
- 20 'SHIPBESURE' UND BETRUGSMASCHEN**
- 22 KRIMINALISIERUNG**
- 25 GESUNDHEIT UND WOHLBEFINDEN**
- 26 IM PROFIL: INSPEKTORAT DER ITF**
- 30 BILLIGFLAGGEN**
- 32 FISCHEREIBESCHÄFTIGTE**
- 34 HAFENBESCHÄFTIGTE**
- 35 ITF-WOHLTÄTIGKEITSSTIFTUNG FÜR SEELEUTE**
- 36 ITF-WEBSITES UND SOZIALE MEDIEN**

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



Bei der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) handelt es sich um einen internationalen Gewerkschaftsdachverband von Verkehrsgewerkschaften, der um die 20 Millionen Beschäftigte in der Verkehrswirtschaft in fast 700 Gewerkschaften in 150 Staaten vertritt, darunter mehr als 910.000 Seeleute. Sie gliedert sich in acht Fachsektionen auf: Seeleute, Fischereiwirtschaft, Binnenschifffahrt, Häfen, Eisenbahn, Straßenverkehr, Zivilluftfahrt und Fremdenverkehrsdienste. Die ITF vertritt Arbeitnehmer*innen im Verkehrssektor auf weltweiter Ebene und fördert ihre Interessen durch globale Kampagnen und Solidarität. Weltweit arbeiten in den Häfen 132 Inspektor*innen und Kontaktpersonen für die ITF.

ITF-SEELEUTE-BULLETIN Nr. 36/2022

Von der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF), 49-60 Borough Road, London SE1 1DR, Großbritannien, im Jahr 2022 veröffentlicht. Weitere Exemplare des Seeleute-Bulletins (in arabischer, burmesischer, chinesischer, deutscher, englischer, indonesischer, japanischer, russischer, spanischer und türkischer Sprache) sind bei der ITF unter obiger Adresse erhältlich. Darüber hinaus können [hier](#) PDFs heruntergeladen werden.

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

Titelbild: © Aljon Manlangit "Papa is tired, but Papa will never give up" – Gewinner des Fotowettbewerbs für Seeleute (2021) des ITF Seafarer's Trust unter dem Motto "Out of Sight, not Out of Mind"



“Im Namen der ITF möchte ich den Seeleuten ein riesiges Dankeschön für eure Professionalität, Opferbereitschaft und harte Arbeit aussprechen, womit ihr die Güter dieser Welt während eines weiteren Jahres der durch die Covid-Pandemie verursachten Not und Unsicherheit in Bewegung gehalten habt.”

Liebe Freunde,

Im Namen der ITF möchte ich den Seeleuten ein riesiges Dankeschön für eure Professionalität, Opferbereitschaft und harte Arbeit aussprechen, womit ihr die Güter dieser Welt während eines weiteren Jahres der durch die Covid-Pandemie verursachten Not und Unsicherheit in Bewegung gehalten habt.

Mein Dank geht ebenfalls an die uns angeschlossenen Gewerkschaften, die ihren Mitgliedern in diesen schwierigen Zeiten weiterhin Solidarität sowie praktische und psychologische Unterstützung haben zukommen lassen, während Seeleute mit ihren Familien unter finanzieller Unsicherheit und Angstzuständen leiden.

Über die Dauer des Vertrags hinausgehende Arbeit, Verweigerung des Landurlaubs, bisweilen keine notwendige medizinische Versorgung ... das *Seeleute-Bulletin* beschäftigt sich damit, was die ITF und unsere angeschlossenen Gewerkschaften tun, um die negativen Auswirkungen der Pandemie auf das Leben der Seeleute aufzuheben.

Ganz so weit sind wir noch nicht, doch der Vorstoß für die Impfung von Seeleuten sowohl in der Heimat als auch beim Anlaufen ausländischer Häfen war ein großer Erfolg. Örtliche Gewerkschaften, ITF-Inspektor*innen sowie Wohlfahrtszentren für Seeleute haben dazu beigetragen, diese wichtige Aufgabe an Land voranzutreiben.

Wir erklären, was das Billigflaggensystem für Seeleute wirklich bedeutet und untersuchen einige Fälle von Zurücklassung, bei denen das Billigflaggensystem die Durchsetzung ausstehender Heuerzahlungen und Heimschaffung erschwert. Und wir nehmen uns einige Beispiele vor, bei denen das System Gerechtigkeit verzögert, wenn Seeleute in strafrechtliche Untersuchungen verwickelt werden.

Bei Interesse an einem neuen Arbeitsplatz auf See kann unsere neue, spezielle ShipBeSure-Webseite bei jedem Schritt des Anwerbeprozesses hilfreich sein – einschließlich Orientierungshilfen, um keinem Betrüger zum Opfer zu fallen.

Wir haben den heraustrennbaren Bereich erweitert, um zusätzliche wesentliche Informationen und Ratschläge aufzunehmen und die Handhabung zu erleichtern.

Bei Redaktionsschluss des *Seeleute-Bulletins* spielt sich die entsetzliche Entwicklung in der Ukraine ab. Ich spreche für alle in der ITF-Familie, wenn ich sage, dass unsere Gedanken bei den von diesen tragischen Ereignissen betroffenen ukrainischen und russischen Seeleuten sowie ihren Angehörigen sind. Unser Herz ist mit euch.

In Solidarität und der Hoffnung auf ein friedliches 2022.

Stephen Cotton
ITF-Generalsekretär

Die ITF-Billigflaggenkampagne 2021 in Zahlen

ITF-INSPEKTIONEN

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



GESAMTSUMME BEIGETRIEBENER HEUERN

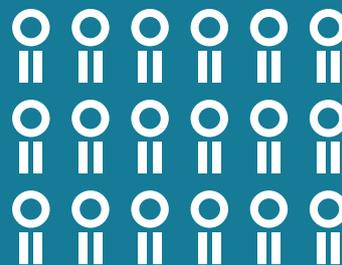


DIE FÜNF GRÖSSTEN PROBLEMBEREICHE

die im Rahmen von ITF-Inspektionen angetroffen wurden



ITF-VERTRÄGEN UNTERLIEGENDE SCHIFFE UND SEELEUTE



280.687

Gesamtzahl der Seeleute, die ITF-Verträgen unterliegen



13.260

Gesamtzahl der Verträge

Seeleute weiterhin schwer betroffen von der Pandemie

Zwei Jahre nach Ausbruch der Covid-19-Pandemie ist das Leben der Seeleute weiterhin stark beeinträchtigt. **Steve Yandell**, stellvertretender Koordinator der ITF-Sektionen Seeleute und Binnenschifffahrt, untersucht die Probleme und stellt dar, wie sich die ITF und die ihr angeschlossenen Seeleutegewerkschaften um Abhilfe bemüht haben

Die anhaltenden Auswirkungen der Pandemie haben sich in verlängerter Zeit an Bord der Schiffe, Verweigerung des Landurlaubs sowie verstärkter Angstzustände unter den Seeleuten und ihren Angehörigen manifestiert.

Zum Welttag für psychische Gesundheit am 10. Oktober 2021 rief die ITF die Welt dazu auf, den Stimmen der weltweiten Verkehrsbeschäftigten Gehör zu schenken, nachdem sie seit 18 Monaten an vorderster Front der Pandemie standen.

In einigen Fällen mussten Seeleute eine noch größere Last tragen: die Übernahme von Mehrarbeit, wenn Schiffe mit reduzierter Besatzung fuhren, oder fehlende ärztliche oder zahnärztliche Behandlung an Land aufgrund der unnachgiebigen Haltung der Regierungen.

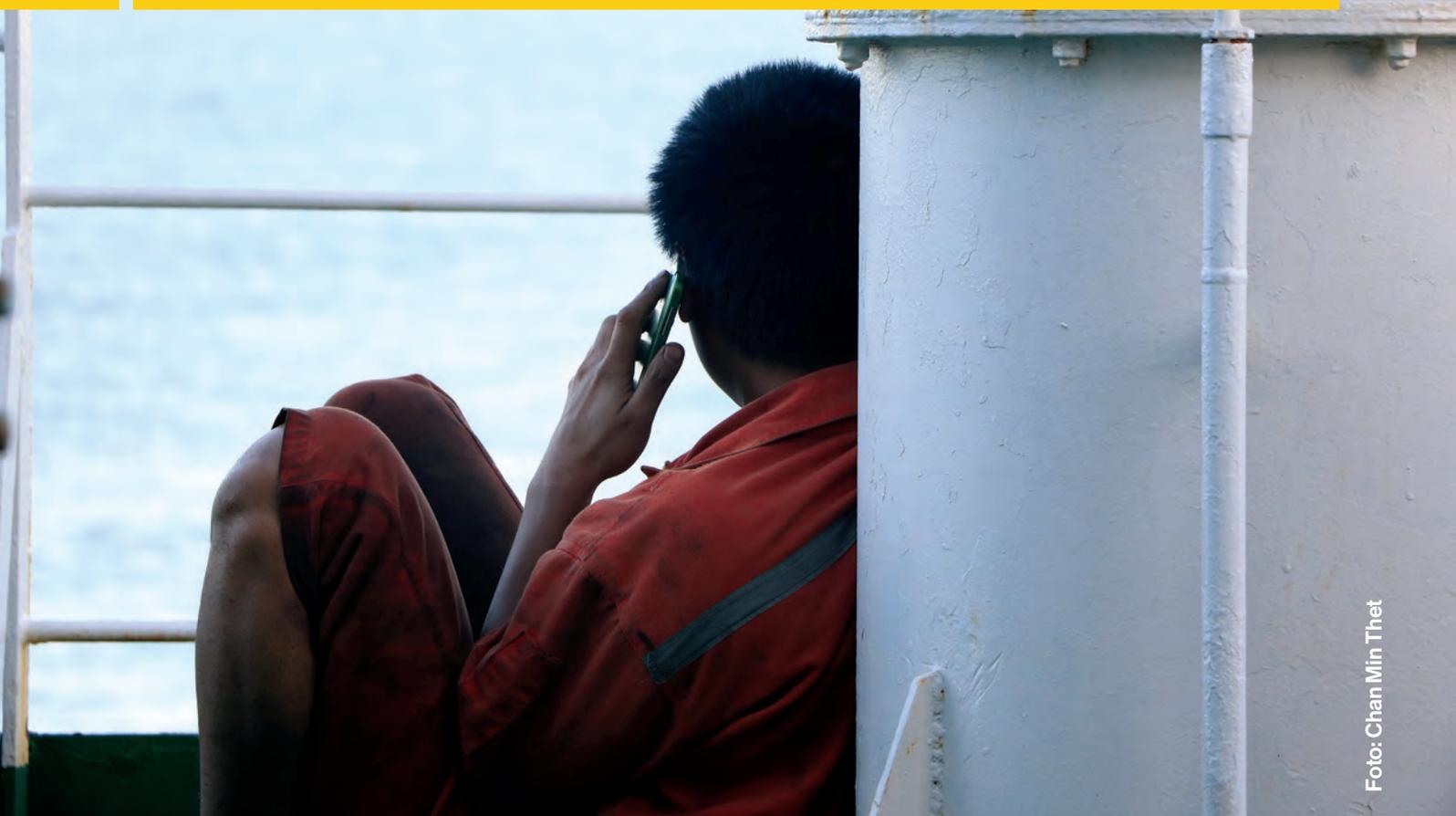


Foto: Chan Min Thet

An Bord stecken geblieben

Im Juli 2021 fuhren weiterhin ca. 250.000 Seeleute über ihre Vertragsdauer hinaus, während unzählige Staaten Reiseeinschränkungen verhängt hatten. Als die Einschränkungen gelockert wurden, gingen auch die Zahlen nach unten, doch noch Anfang 2022 sahen sich viele Seeleute gezwungen, über das Ende ihrer Verträge hinaus an Bord zu bleiben.

Regierungen und Schiffseigentümer schulden allen Seeleuten, die seit neun Monaten auf See sind, verpflichtend alles zu tun, was erforderlich ist, um die Heimreise zu erleichtern. Manchmal haben Reedereien dies vernachlässigt, selbst wenn ein Flug in die Heimat nur etwas mehr gekostet hätte oder das Schiff in einen anderen Hafen hätte umgeleitet werden können, wo weniger restriktiv gehandelt wurde. Andere gingen aktiver vor, indem sie Hoteleinrichtungen finanzierten, wo Seeleute auf Covid-19 getestet wurden und in Quarantäne bleiben konnten.

Unterlassene Heimführung

Im schlimmsten Fall haben Schiffseigentümer ihre Schiffe und Besatzungen aufgegeben. Die ITF zeigte 88 der 95 offiziellen Fälle von Zurücklassung im Jahr 2021 an, und zu Beginn des Jahres 2022 war bereits eine erhebliche Anzahl festzustellen. *(Mehr zu Zurücklassung kann auf den Seiten 13-15 nachgelesen werden.)*

Es verwundert nicht, dass Billigflaggenschiffe in den Berichten der Seeleute über Missstände wie unterlassene Sicherstellung der Heimreise eine sehr große Rolle spielen. Flaggenstaaten wie Panama, Liberia, die Marshall-Inseln sowie die EU-Staaten Malta und Zypern befinden sich unter den ständigen Wiederholungstätern. *(Mehr zu Billigflaggen auf den Seiten 30 und 31.)*

Darüber hinaus bedeutet unterlassene Heimschaffung, dass Tausende weiterer Seeleute, die normalerweise die Schiffsbesatzungen ersetzen würden, dies nicht tun konnten. Der daraus entstehende Heuerausfall, mitunter über einen sehr langen Zeitraum, hat bei den Familien der Seeleute zu ernsthaften finanziellen Nöten geführt, insbesondere dann, wenn der/die Seefahrer*in der Alleinverdiener ist. Die meisten der größten Arbeitskräfte bereitstellenden Länder verfügen über kein angemessenes Einkommenssicherungssystem, um dies zu decken.

Sich ändernde Reisebeschränkungen

Seeleute haben noch immer mit Beschränkungen der Freizügigkeit zu kämpfen, die aufgrund der Pandemie verhängt wurden, und diese sind von Land zu Land unterschiedlich. In den letzten Monaten haben Regierungen als Reaktion auf den Omikron-Ausbruch ihre Einwanderungspolitik geändert oder ihre Grenzen geschlossen, EU-Staaten wenden ihre eigenen Beschränkungen an, und die Anzahl der Flüge zwischen Asien und Europa hat sich noch immer nicht normalisiert.

In China stellt sich ein Crew-Austausch sehr schwierig dar, da die Abmusterung der Genehmigung der Lokalverwaltung unterliegt und nur in bestimmten Häfen möglich ist. In Indonesien muss eine vollständig geimpfte Besatzung jetzt fünf Tage in Quarantäne verbringen und zwei PCR-Tests vornehmen, bevor sie auf ihrem Schiff anmustern können. In Japan müssen sich aus den Philippinen oder Indien kommende Besatzungsmitglieder vor der Abreise 10 Tage in Isolation begeben, zwei PCR-Tests durchlaufen sowie negative Bescheinigungen vorweisen.

In Lateinamerika gelten ebenfalls Einschränkungen.

Während z. B. in Argentinien die nationale Regierung derzeit in vielen Häfen den Besatzungswechsel zulässt, können diese trotzdem nicht stattfinden, weil die Lokalregierungen nicht imstande sind, sichere Korridore bereitzustellen. In Brasilien müssen alle ausländischen Besatzungsmitglieder, auch die abmusternden, Beweise für einen mindestens 72 Stunden vor Abreise vorgenommenen negativen PCR-Test vorlegen. Zusätzlich müssen Seeleute 14 Tage zurückliegende Temperaturaufzeichnungen vorweisen.

Während der gesamten Pandemie hat die ITF gemeinsam mit der Schifffahrtsindustrie alles daran gesetzt, die Fortsetzung der Freizügigkeit für Seeleute zu gewährleisten. Dies erforderte konsequente Lobbyarbeit auf hoher Ebene – oft Seite an Seite mit der Internationalen Schifffahrtskammer ICS – bei internationalen Einrichtungen und einzelnen Regierungen zu konkreten nationalen Beschränkungen.

Impfung von Seeleuten

“Wir müssen sehen, dass die Heimatländer der Seeleute diese als systemrelevante Arbeitskräfte für Impfungen priorisieren. Hafenstaaten sollten den Seeleuten, die ihre Küsten anlaufen, Impfungen anbieten. Flaggenstaaten müssten alle Seeleute auf Schiffen unter ihrer Flagge impfen lassen.”
David Heindel, Vorsitzender der ITF-Seeleutesektion

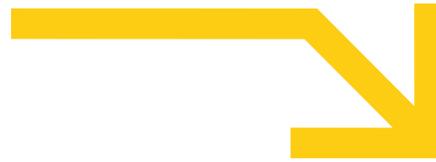
Die Mehrheit der über 1,5 Millionen aktiven Seeleute ist nicht geimpft. In vielen Regionen stellt dies ein verfahrensrechtliches Hindernis für den Crewwechsel dar. So müssen Seeleute z. B. in Singapur und China einen Impfnachweis erbringen, damit sie an den Grenzen nicht zurückgewiesen werden.

Die ITF arbeitet mit dem Wirtschaftszweig zusammen, um die Impfung von Seeleuten zu erleichtern, einschließlich der Forderung an die Regierungen, vorübergehend den Verzicht auf geistige Eigentumsrechte auf Impfstoffe (als TRIPS-Verzicht bekannt) zu unterstützen. Im Oktober 2021 legten mehr als 375 Gewerkschaften als Vertretung von 12 Millionen Beschäftigten im Transport- und Verkehrsbereich aus 118 Staaten den Regierungsführern in Großbritannien, Deutschland, der Schweiz und der EU-Kommission ein Schreiben vor, mit dem sie ein Ende ihres Widerstands dagegen forderten. (*Mehr zu Impfungen auf den Seiten 8-9*)

Kommunikation

Seeleute, die sich um Freunde und Angehörige in der Heimat Sorgen machen, haben keinerlei Garantie dafür, sich miteinander online vernetzen zu können – eine Selbstverständlichkeit für die meisten von uns an Land. Schiffseigentümer sind nicht dazu verpflichtet, einen Internetzugang für ihre Besatzungsmitglieder zur Verfügung zu stellen, und viele tun es einfach nicht.

Dies will die ITF ändern. Wir schlagen eine Änderung des Seearbeitsübereinkommens (MLC) vor, um angemessenen Internetzugang verpflichtend vorzuschreiben. Dieser und andere Änderungsanträge werden im Rahmen einer Sitzung des Dreigliedrigen MLC-Sonderausschusses der IAO im Mai 2022 in Genf erörtert. Wird unser Änderungsvorschlag verabschiedet, muss er noch von den Mitgliedsregierungen ratifiziert werden. Das geschieht normalerweise auch, sodass die Änderung in der Praxis Teil des Seearbeitsübereinkommens wird.



“Wir müssen sehen, dass die Heimatländer der Seeleute diese als systemrelevante Arbeitskräfte für Impfungen priorisieren. Hafenstaaten sollten den Seeleuten, die ihre Küsten anlaufen, Impfungen anbieten. Flaggenstaaten müssten alle Seeleute auf Schiffen unter ihrer Flagge impfen lassen.”

David Heindel, Vorsitzender der ITF-Seeleutesektion

Medizinische Versorgung

Manche Seeleute haben wegen der Covid-Beschränkungen nach wie vor Schwierigkeiten mit dem Zugang zu medizinischer Versorgung. Vor kurzem wurde der ITF z. B. dieser Fall bekannt:

Bald nachdem die *Bigroll Beaufort* Anfang Januar 2022 von Singapur nach Sri Lanka ausgelaufen war, wurde die Crew positiv auf Covid-19 getestet. Ein Besatzungsmitglied war ernsthaft erkrankt und benötigte ärztliche Hilfe. Der Kapitän nahm mit den örtlichen Behörden in Hambantota (Sri Lanka) Kontakt auf, erhielt jedoch die Auskunft, dass medizinische Versorgung an Land nicht möglich sei, aber ein Arzt an Bord kommen könne. Glücklicherweise erholte sich das Besatzungsmitglied wieder. Die genauen Umstände der Ablehnung durch die Behörden Sri Lankas werden derzeit untersucht.

Im Oktober 2021 gaben die Internationale Arbeitsorganisation (IAO) und die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO) eine gemeinsame Erklärung zur medizinischen Versorgung ab. Darin wurde die “Verpflichtung zur Gewährleistung des unverzüglichen und jederzeitigen Zugangs zu medizinischer Versorgung an Land für alle Seeleute” betont, und “diese medizinische Versorgung bei Bedarf auch auf Schiffe auszuweiten, indem man qualifizierten Ärzten und Zahnärzten den Zutritt an Bord erlaubt”.

Die ITF und die Internationale Schifffahrtskammer (ICS) schlagen zu diesem Zweck eine Änderung des Seearbeitsübereinkommens (MLC) vor, ebenso im Rahmen der Sitzung des Dreigliedrigen Sonderausschusses im Mai. ■

Seeleutegewerkschaften fördern Impfkampagne

Das **Seeleute-Bulletin** präsentiert einen kurzen Überblick der weltweiten Bemühungen um die Impfung von Seeleuten

Von Anfang an setzten sich Gewerkschaften auf der ganzen Welt in Bewegung, um zur Impfung von Seeleuten beizutragen. ITF-Inspektor*innen und Koordinator*innen arbeiteten mit örtlichen Gewerkschaften und Wohlfahrts-einrichtungen für Seeleute zusammen, um Impfdosen in den USA an die Leute zu bringen, während die der ITF angeschlossenen Seeleutegewerkschaften ihre Hafenstaatenregierungen drängten, Impfungen auch für ankommende Besatzungen zur Verfügung zu stellen.

Im April rief Nautilus das Vereinigte Königreich dazu auf, zur internationalen Drehscheibe für Impfungen zu werden, während die Seafarers' International Union of Canada vor einem totalen Stillstand der kanadischen Schifffahrtswirtschaft warnte, sollte kein Plan für die zügige Impfung von Seeleuten auf den Tisch gelegt werden. Im Mai nahm Texas dank einer Partnerschaft zwischen der ITF, den Gewerkschaften, des Internationalen Seeleutezentrums HISC in Houston und der örtlichen Gesundheitsklinik Workplace Safety Screenings (WSS) als erster US-Staat die Impfung von Besatzungen in den Häfen auf. Dies führte zu ähnlichen Programmen in den USA und rund um die Welt.

Als die Impfung von Seeleuten in den USA im Mai 2021 ernsthaft begann, wurde die ITF-Inspektorin Barbara Shipley (Seafarers' International Union, SIU) auf die *Canola* aufmerksam. Sie brachte neun Besatzungsmitglieder zur Impfung nach Newport News, Virginia, doch der Dritte Steuermann besaß kein US-Visum und konnte somit nicht einbezogen werden. Als die *Canola* im August zurückkehrte, löste sie ihr Versprechen, ihm zu helfen, ein und sorgte dafür, dass er an Bord geimpft wurde.



Foto: Médecins Sans Frontières (MSF)



“Wie kannst du dich angesichts deines vollen Terminkalenders an jemanden wie mich erinnern? Und du tust es mit großer Leidenschaft. Ich danke dir, Barbara, dass du nach meinen Erfahrungen gefragt hast ... das bedeutet mir viel.”

Reshal Balasubramaniam,
Dritter Steuermann der *Canola*

“Im Namen der KETA-Besatzung möchte ich den ITF/ MUA-Hafenbeschäftigten meine Dankbarkeit ausdrücken. Sie haben uns sehr dabei geholfen, dass wir die Heimreise antreten und geimpft werden konnten, zusammen mit einem neuen Tarifvertrag für das Schiff. Wir bedanken uns für die Unterbringung und Unterstützung, die ihr uns während des gesamten Prozesses habt zukommen lassen.” – Besatzung der KETA

AMOSUP-Kooperation auf den Philippinen

Mehr als 25.000 philippinische Seeleute waren dank der Partnerschaft zwischen der der ITF angeschlossenen Gewerkschaft AMOSUP, dem Gesundheitsamt und der Seeschiffahrtsbehörde Marina in den acht Monaten bis Ende Februar 2022 vollständig geimpft. AMOSUP konnte auch 4.342 Booster-Impfungen in ihren Krankenhäusern für Seeleute in Manila, Cebu, Iloilo und Davao City verabreichen. Darüber hinaus hat AMOSUP in ihren Provinzfilialen Angehörige von Seeleuten geimpft.

“Wir sind dankbar für die Hilfsbereitschaft der Regierung, des privaten Sektors und unserer Sozialpartner... Entscheidend für die Seeleute ist es, gegen das Virus geschützt zu sein und ihre Arbeitsplätze an Bord der Weltflotten zu behalten.”
AMOSUP-Präsident Dr. Conrado F. Oca

Kostenlose Impfungen für ausländische Seeleute in Kroatien

Nach Beratungen mit örtlichen ITF-Inspektor*innen und der Kroatischen Seeleutegewerkschaft stellte die kroatische Regierung ausländischen Seeleuten Impfdosen von Johnson & Johnson zur Verfügung, völlig kostenlos. Die ITF organisierte den Crew-Transport zum Impfzentrum, und die Gewerkschaft übernahm die Kosten.

Bis Ende Februar 2022 waren mehr als 400 Seeleute in den Häfen Rijeka und Ploce geimpft worden, einige erstmalig und andere geboostert. Impfungen werden sofort in der Internationalen Impfbescheinigung verzeichnet, welche von ihren Heimatländern anerkannt wird, und nach 15 Tagen erhalten die Seeleute eine digitale Covid-Bescheinigung der EU, mit der sie sich innerhalb Europas frei bewegen können.

Partnerschaften ermöglichen Impfungen in den USA

Virginia: Bis Ende Februar 2022 konnten ca. 1.600 Impfungen verabreicht werden. Zu Beginn führte ITF-Inspektorin Barbara Shipley Gespräche mit den Hafenpartnern darüber, wie geimpfte Seeleute dazu beitragen könnten, die Lieferkette in Bewegung zu halten. Über das Büro des Gouverneurs wurde dem Gesundheitsamt Virginias die Genehmigung erteilt, die Nationalgarde Virginias in Anspruch zu nehmen, um Impfungen an Bord von Schiffen vorzunehmen. Schließlich übernahm Independent Maritime Consultants die Koordination der Impfungen, und seit Dezember hat Shipley die Führung übernommen. Sie arbeitet mit örtlichen Apotheken zusammen, um die Besatzungen an Bord zu impfen.

Houston: Bis Ende Februar 2022 wurden dank der Partnerschaft zwischen ITF, HISC und WSS etwa 19.700 Seeleute auf mehr als 1.020 Schiffen für eine geringfügige Gebühr an Bord geimpft. ITF-Inspektor Shwe Aung (SIU) erhält Impfanfragen von Kapitänen und Besatzungsmitgliedern und stellt sicher, dass sie erfüllt werden. Die ITF gewährte dem HISC einen Zuschuss für die Kosten der Begleitung des Impfteams zu den Schiffen bzw. der Seeleute zur Klinik an Land. Durch den Zuschuss wird auch gewährleistet, dass der Crewtransport zwecks Impfungen kostenlos ist.

Australien übernimmt Impfmodell Queensland

Queensland: Im September 2021 nahm der Bundesstaat als erster Australiens die Covid-Impfung für alle in örtlichen Häfen ankommenden internationalen Seeleute auf. Das Versuchsprogramm wurde von Maritime Safety Queensland in Zusammenarbeit mit QLD Health entwickelt. Am Anfang standen Hochrisikoschiffe, regelmäßig in australischen Häfen verkehrende Schiffe sowie die mit flüssigen Treibstoffen beladenen Schiffe; später wurde es auf alle einlaufenden Schiffe ausgedehnt. Der Erfolg des Programms gewann im März die Zustimmung der australischen Regierung, und voraussichtlich wird das Modell landesweit eingeführt.

Victoria: Im Februar 2022 nahmen die gemeinnützigen Einrichtungen Stella Maris und MTS die kostenlose Impfung auf einlaufenden Schiffen auf, darunter die *TSL Rosemary* und *Mount Owen*. ITF-Inspektor Matt Purcell (Maritime Union of Australia, MUA) hat diese Beispiele verwendet, um die Regierung Victorias zu ermutigen, das sich erweiternde Impfprogramm zu koordinieren, mit zusätzlichem Hinweis auf die den beiden Organisationen entstehenden Kosten für die Bereitstellung von Impfstoffen.

New South Wales: Bis Ende Februar 2022 waren etwa 1.600 Seeleute zwischen Port Kembla und Newcastle geimpft worden, seitdem die elfköpfige Crew der *Inge Kosan* als erste im September 2021 den Impfstoff erhalten hatten. ITF-Inspektor Dan Crumlin (MUA) arbeitet mit dem maritimen Gesundheitsteam des Staates, dem Hafen, MTS und Stella Maris eng zusammen, um sicherzustellen dass ankommende Seeleute Zugang zu ersten und zweiten Impfdosen sowie Impfbescheinigungen haben. Ein Highlight war die Impfung der 16-köpfigen Besatzung der *KETA* – die mehr als 10 Monate an Bord waren – bevor sie die Heimreise zu ihren Familien antraten. ■

Inspektor erreicht Schadensersatz für Witwe

Kirill Pavlov, ITF-Inspektor in St. Petersburg, war gerührt, als er für seine "großartige Tat" von einer dankbaren Witwe eine handgefertigte Kapitänspuppe erhielt. Er hatte ihr geholfen, den Kampf um Entschädigung nach dem Tod ihres Ehemannes zu gewinnen

Die Puppe sollte ein Überraschungsgeschenk für Oksanas Ehemann werden, doch sie hatte niemals die Gelegenheit, sie ihm zu überreichen. Statt am Ende seines viermonatigen Vertrags nach Hause zurückzukehren, erklärte der Eigentümer der unter portugiesischer Flagge fahrenden *Selinda* Kapitän Rostislav gegenüber, dass Covid-Beschränkungen es unmöglich machten, ihn zu ersetzen. Er wurde aufgefordert, den Massengutfrachter auf die Philippinen zu führen, wo er 15 Wochen später verkauft wurde. Unmittelbar nach Übergabe des Schiffes an den neuen Eigentümer hatte Rostislav einen Herzinfarkt an Bord und wurde ins Krankenhaus eingeliefert.

Oksana erinnert sich: "Mein Mann hatte keine gesundheitlichen Beschwerden; vor der Abreise unterzog er sich einer ärztlichen Untersuchung, bei der keine Probleme festgestellt wurden. Doch ein anderes Klima, eine während der Fahrt ausgefallene Klimaanlage, stickige Luft,

Austrocknung wegen der Hitze, ein verlängerter Vertrag, extreme Arbeitsbelastung aufgrund des Verkaufs des Massengutfrachters: All das spielte eine fatale Rolle bei den Geschehnissen."

Rostislav wurde nach Russland zurückgeschickt und in ein Krankenhaus eingeliefert. Aufgrund eines Coronaausbruchs wurde er jedoch rasch entlassen und starb daheim an einem Blutgerinnsel.

Gemäß seinem Vertrag hatten Oksana und ihr kleines Kind Anspruch auf Entschädigung. Doch die Versicherungsgesellschaft wollte keine Zahlung leisten, weil Rostislav einen Monat nach Beendigung seines Vertrags an Land gestorben war. Als der örtliche P&I-Vertreter Oksana eine weit unter dem fälligen Betrag liegende Summe anbot und ihre Unterschrift unter einer Verzichtserklärung verlangte, weigerte sie sich.

"Die Versicherungsgesellschaft entschied sich, auf Zeit zu spielen," so Oksana. "Mehrere Male nannten sie eine falsche E-Mail-Adresse... dann beantworteten sie meine Anrufe und Mitteilungen nicht mehr. Wahrscheinlich hatten sie meine Nummer blockiert, denn sie sprachen weiterhin mit mir, wenn ich die Telefone von Freunden benutzte."

Oksana verlor langsam die Hoffnung, als Besatzungskollegen ihres Ehemannes ihr rieten, Verbindung mit der ITF aufzunehmen. Wir bestanden darauf, dass die gesundheitlichen Probleme Rostislavs durch den Stress der Arbeit über den Vertrag hinaus und den Transfer des Schiffes ausgelöst wurden. Laut dem für das Schiff abgeschlossenen nationalen Tarifvertrag mit der portugiesischen Gewerkschaft FESMAR hat bei Tod eines Seemannes während der Arbeitsperiode



Heuerückzahlungen in Rekordhöhe an einem Tag

Mehr als USD270.000 an gestohlenen Heuern wurden an einem einzigen Ausbildungstag von australischen ITF-Inspektor*innen im Hafen von Geelong sichergestellt, so **Matt Purcell**, stellvertretender ITF-Koordinator in Australien

Am 14. Februar verbrachten sechs neue Delegierte und bereits vorhandene Freiwillige – Hafenbeschäftigte und Seeleute – einen Tag in der Geschäftsstelle der Maritime Union of Australia mit mir, um ITF-Theorie zu erlernen, unter Mitwirkung unseres langjährigen freiwilligen Helfers Graham Archer sowie David Ball, hauptamtlicher Gewerkschafter im Bundesstaat Victoria.

Zum praktischen Training am nächsten Tag teilten wir die Delegierten mit erfahrenen Schiffsbesuchern ein und führten vier Inspektionen durch.

Mit erstaunlichem Ergebnis: Auf den vier Schiffen konnten wir unbezahlte Heuern in Höhe von mehr als USD270.000 feststellen. Wir halten dies für einen Rekord.

Darüber hinaus konnten mehrere Rückführungspläne zwischen uns, dem Hafenstaat und den Eigentümern vereinbart werden, und wir erkannten die Möglichkeit, für einen Neubau einen ITF-Vertrag mit angeschlossenen Gewerkschaften in Hongkong abzuschließen. Mark Craven, ein Hafenbeschäftigter in Geelong, meinte dazu: "Es hat mich

“Fälle wie dieser machen mich so wütend. Die Reederei hat den Kapitän wie einen Sklaven benutzt, um Kosten zu sparen und ihn dann wie Müll entsorgt. Sie kümmerte sich weder um angemessene medizinische Behandlung noch um seine psychische Gesundheit. Schiffseigentümer beauftragen die Versicherungsunternehmen und können auf prompte Entschädigungszahlung bestehen. Allzu häufig entscheiden sie sich dagegen.”

Kirill Pavlov, ITF-Inspektor

der oder die Begünstigte zusätzlich zur Grundheuer Anspruch auf die vollen Heuern für den Sterbemonat. Wir haben erfolgreich darauf gedrängt und konnten auch Entschädigung für einen Minderjährigen durchsetzen. Schließlich erhielt Oksana fast USD70.000. ■

wirklich beeindruckt, wie die ITF die Rechte der Seeleute schützt und wie wir mit wenig Erfahrung Matt und die ITF unterstützen konnten, um so tolle Ergebnisse im Interesse der Seeleute zu erzielen. Wir danken der ITF für die Gelegenheit, mehr darüber zu erfahren, wie wir als Hafenschäftige und Seeleute in Australien die Kampagne unterstützen können.”

Das nationale Trainingsprogramm wird von Sandra Bernal, ITF-Mitarbeiterin in Australien, organisiert und befand sich seit der ersten Veranstaltung im Juli 2021 in Melbourne aufgrund von Covid-Beschränkungen in der Warteschleife. Es wird nun in Portland, Newcastle, Sydney, Tasmanien, Adelaide, Queensland, Westaustralien und Darwin stattfinden, bevor es Mitte dieses Jahres abgeschlossen ist. ■



Hund schenkt Besatzungen Trost

Möglicherweise erstmalig bringt ein Hund den Besatzungen Trost und Freude während Schiffsinspektionen. **Eric White**, ITF-Inspektor in Florida, beschreibt seine Schiffsbesuche mit Stanley

Meine Familie adoptierte den fünfjährigen sibirischen Husky Stanley, einen Rettungshund, im Juli 2021. Während seiner ersten Woche bei uns lief ich mit ihm am Kai, bevor ich ihn zurück zu meinem Truck brachte, um kurz danach an Bord eines Schiffes zu gehen. Zu meiner Überraschung rief der Kapitän, ich solle ihn an Bord bringen.

Die Crew war begeistert und machte Fotos von ihm, und inzwischen ist er ein beliebter Fixpunkt im Hafen und an Bord. Die mehrheitlich philippinischen und osteuropäischen Seeleute erzählen mir, dass Stanley sie an ihre Heimat erinnert und ihren Tag erhellt. Ein Erster Ingenieur bat mich sogar, ihn zu einem kurzen Spaziergang am Kai mitnehmen zu dürfen. Vor kurzem wurde ein Matrose im Beisein von Stanley sehr emotional, weil sein Hund zuhause vor kurzem gestorben war. Es ist bewegend mitzuerleben, wie Stanley auf Menschen wirkt, und er genießt es sehr. Wenn ich ihn dabei habe, dauern meine Inspektionen länger – Besatzungsmitglieder halten oft argwöhnische Distanz zu Inspektoren, aber mit Stanley strömen sie mir zu.

Stanley ist auch Stammgast in den Seeleutezentren, und Seelsorger kümmern sich gerne um ihn, falls ich beschließe, dass es nicht angemessen ist, ihn mit an Bord zu nehmen. Nachdem sie die positive Wirkung Stanleys erleben konnten, beschäftigen sich einige Zentren mit der Einführung eines Wohlfühlprogramms mit Hunden.

Doch bislang sagen mir Zollbeamte, Seeleute und andere ITF-Inspektor*innen, dass Stanley und ich einzigartig seien. ■

Grundsatzentscheidung gegen russischen Eigentümer eines Billigflaggenschiffs



Zum ersten Mal wurde der Klage eines russischen Seemannes gegen den russischen Eigentümer eines Billigflaggenschiffs stattgegeben. **Alexandra Zgorzhelskaya**, stellvertretende Vorsitzende des Gewerkschaftsausschusses der Seeleute Wladiwostocks in der Russischen Seeleutegewerkschaft, berichtet über den vierjährigen Feldzug

Der Bootsmann Nikolay Mikhailovich Kharchenko wurde bereits im Mai 2018 an Bord der unter der Flagge Sierra Leones fahrenden *Platon* verletzt. Er hatte eine Operation in einem südkoreanischen Krankenhaus, ging nach Hause und wurde bis August in der Poliklinik Wladiwostocks weiterbehandelt.

Sein Anspruch auf dreimonatigen Krankheitsurlaub und Entschädigung sowie sein Antrag auf einen Vorfallsbericht wurden von dem in Wladiwostock eingetragenen Unternehmen SK Grand Shipping mit der Begründung abgewiesen, dass sie Manager und nicht Schiffseigentümer und daher nicht sein Arbeitgeber sei. Nutznießender Eigentümer sei nach Angaben des Unternehmens eine auf den Jungferninseln registrierte ausländische Firma, Pratis Corporation. Kharchenkos Heuervertrag war jedoch von SK Grand unterzeichnet worden und dieser war auch als Arbeitgeber und Schiffseigentümer im Schiffstagebuch verzeichnet.

Der Seemann wandte sich im März 2019 an die Russische Seeleutegewerkschaft mit der Bitte um Hilfe. Wir rieten ihm zu einer ärztlichen Untersuchung, damit er – gewappnet mit einem Arbeitsunfähigkeitsbericht – die staatlichen Sozialversicherungsleistungen beantragen könne. Mit Erschütterung stellten wir fest, dass SK Grand Shipping Kharchenkos Versicherungsbeiträge und Steuern nicht bezahlt hatte, sodass der Bootsmann keinen Anspruch auf Leistungen hatte. Im August holten wir uns die Unterstützung der Dienststelle des Verkehrsstaatsanwaltes und der Ermittlungsabteilung für Verkehr. Der Verkehrsstaatsanwalt beantragte die gerichtliche Verpflichtung des Unternehmens, seinen gesetzlichen Auflagen zur Zahlung von Steuern und

anderen Abgaben an die Russische Föderation nachzukommen.

Zur Unterstützung des Gerichtsverfahrens baten wir den Flaggenstaat um Vorlage von Dokumenten über die Einhaltung des Seearbeitsübereinkommens (MLC), welche zeigten, dass SK Grand Shipping als Schiffseigentümer und Arbeitgeber agierte, verantwortlich für Versicherungen und Heuerzahlungen sowie entsprechender Lohnfortzahlungen im Krankheitsfall.

Die erste Gerichtsverhandlung scheiterte aus verwaltungstechnischen Gründen. Die Berufung war jedoch erfolgreich, und am 8. Oktober 2021 entschied das Gericht, dass SK Grand Shipping sich seiner Verantwortung stellen und seine Finanzabgaben an die Russische Föderation bezahlen muss, sodass Kharchenko eine befristete staatliche Arbeitsunfähigkeitsrente erhalten könne.

Das war ein Präzedenzfall. Zum ersten Mal unterstützte die Dienststelle des Verkehrsstaatsanwaltes den Anspruch eines Bürgers der Russischen Föderation gegen einen russischen Schiffseigentümer im Zusammenhang mit einem Billigflaggenschiff. Bis dahin hatten russische Gerichte ihre Zuständigkeit verneint und behauptet, dass Streitigkeiten gemäß der Gesetzgebung des Flaggenstaates geregelt werden müssten.

Kharchenkos Kampf um seinen Krankheitsurlaub und seine Entschädigung durch das Unternehmen dauert jedoch an. ■

Weitere Informationen über Billigflaggen auf den Seiten 30 und 31.





Rasch handeln, wenn Zurücklassung droht

Bei den grauenhaften Geschichten auf diesen Seiten handelt es sich um nur einige von 88 Fällen der Zurücklassung, bei denen die Hilfe von ITF-Inspektor*innen 2021 gefragt war. **Steve Trowsdale**, Koordinator des ITF-Inspektor*innen-Teams, rät im Stich gelassenen Seeleuten, rasch zu handeln und Hilfe anzufordern

Wenn eine Reederei mit unbezahlter Besatzung an Bord pleite geht, kann es für Seeleute schwierig werden, weil sie dank des komplizierten Systems der Billigflaggenschifffahrt nicht wissen, an wen sie sich um Hilfe wenden können.

Schiffahrtsunternehmen haben laut Seearbeitsübereinkommen (MLC) Verpflichtungen gegenüber Seeleuten, doch bei finanziellen Schwierigkeiten könnten sie diese vernachlässigen. Flaggenstaaten, die das MLC ratifiziert haben spielen eine zentrale Rolle, indem sie dazu beitragen können, dass zurückgelassene Besatzungen mit Lebensmitteln versorgt werden, ihre ausstehenden Heuern erhalten und die Heimreise antreten können, aber sie wenden sich möglicherweise ab. Flaggenstaatsbehörden, die von der ITF aufgefordert werden, einen Schiffseigentümer zur Auszahlung von geschuldeten Heuern zu bewegen oder zu zwingen, bleiben oft untätig. ■

Unser Rat an Seeleute

Bevor irgendetwas unterschrieben wird, sollte man alle verfügbaren Informationen über ein Schiff überprüfen – dazu gehören Webseiten, die Einzelheiten zu Position und Zielort von Schiffen darstellen sowie die gemeinsame IMO/IAO-Datenbank, die alle aufgegebenen Schiffe aufführt: <https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.home>

An Bord ist die wochenlange Nichtzahlung von Heuern ein Warnsignal dafür, dass der Arbeitgeber möglicherweise demnächst Schiff und Besatzung aufgibt. Gemäß Seearbeitsübereinkommen (MLC) müssen Seeleute mindestens monatlich ihre Heuern erhalten; wenn man also mehr als einen Monat lang nicht vollständig bezahlt wird, stellt das einen Verstoß gegen das MLC dar.

Angst vor dem Arbeitgeber sollte einen nicht vom Handeln abhalten. Die ITF kann nur helfen, wenn der erste Schritt getan wird und man um Unterstützung bittet. Seeleute können per E-Mail an seafsupport@itf.org.uk Verbindung aufnehmen oder die Facebook-Seite "ITF Seafarers' Support" besuchen. Beschwerde muss so schnell wie möglich eingelegt und die Versicherungsgesellschaft kontaktiert werden, um keine finanziellen Nachteile zu erleiden.



Seegerichte müssen für zurückgelassene Besatzung mehr tun

Jason Lam, ITF-Inspektor in Hongkong, wurde Zeuge der zunehmenden Verschlechterung der physischen Gesundheit und des seelischen Wohlbefindens der Seeleute, die zwölf Monate lang an Bord der *Angelic Power* gefangen waren, während sich ihr Zurücklassungsfall durch die chinesischen Gerichte schleppte

Neun griechische und 13 philippinische Besatzungsmitglieder befanden sich an Bord, als der Massengutfrachter im Juli 2020 seine Ladung in Guangzhou unweit von Hongkong/China löschte. Ein Routineanlauf verwandelte sich in einen Alptraum für die Besatzung, als sich eine finanzielle Auseinandersetzung zwischen Ladungsempfänger und Schiffseigentümer anbahnte.

Im Dezember wurde das Schiff gerichtlich arrestiert. Im Februar 2021 gaben die griechischen Eigentümer, Angeliki Dynamis Investment, sowie die Betreiber, Panthalassa Maritime Corp., das Schiff auf und stellten die Heuerzahlungen an die Besatzung ein. Die Versicherung war abgelaufen.

Das Gericht ernannte einen örtlichen Agenten und finanzierte Vorräte an Lebensmittel, Wasser und anderen Be-

darf für die Crew, die ohne eigenes Verschulden an Bord gefangen war. Im April zahlte der Bemannungsagent sieben der griechischen Seeleute aus und organisierte deren Heimreise.

Die philippinischen Seeleute waren inzwischen so verzweifelt, dass sie ihre eigenen Anwälte einschalteten, um ihre Rückführung in die Heimat gerichtlich durchzusetzen. Die Anwälte stimmten meiner Bitte zu, auch die beiden verbliebenen griechischen Seeleute zu vertreten. Schließlich reagierten die chinesischen Behörden. Fünf chinesische Ablösekräfte gingen an Bord der *Angelic Power*, um die Abläufe kennenzulernen, bevor die bestehende Besatzung im Juli 2021 endlich die Erlaubnis erhielt, das Schiff zu verlassen und zu ihren Familien zurückzukehren.

Doch die Geschichte ist damit noch nicht zu Ende. Bis Februar 2022 war das Schiff noch nicht verkauft worden, und man schuldet den 22 Seeleuten noch immer ihre Heuern in Höhe von insgesamt USD221.000.

Statt die Seeleute monatelang an Bord dümpeln zu lassen, hätte das Gericht ihre sofortige Heimführung veranlassen müssen, als der Fall erstmals aufkam. Dieses allzu häufige Szenario ist der Grund dafür, warum die ITF fordert, dass Behörden bei fortgeführten finanziellen Streitigkeiten rasch im Sinne des Gemeinwohls der Besatzungen handeln. ■

Im Sturm zurückgelassen

Durch konzertierte Maßnahmen der ITF, einer örtlichen Gewerkschaft und von Sozialdiensten konnten acht zurückgelassene Seeleuten nach ihrer schrecklichen Rettung in einem Sturm unterstützt und deren Heimführung organisiert werden. **Jason Lam**, ITF-Inspektor in Hongkong, erzählt die Geschichte

Die unter der Flagge Palaus fahrenden *Lidia* war mit einer Besatzung von acht Seeleuten aus Myanmar auf der Fahrt nach Ho-Chi-Minh-Stadt als hoher Seegang sie am 6. Oktober 2021 zwang, bei Dongsha Island (Taiwan) Anker zu werfen.

Zwei Tage später warnte die taiwanesischen Küstenwache den Kapitän mehrmals vor zwei tropischen Stürmen, die auf sie zukämen, wobei die Insel dazwischen geraten würde. Das Schiff wurde aufgefordert, das Gebiet sofort zu verlassen. Vom Kapitän kam jedoch die Meldung, dass dies gefährlich wäre, weil das Schiff in einem sehr schlechten Zustand sei und nur in ruhigem Gewässer fahren könne.

Als der Wind auffrischte und die Wellen auf sechs Meter anstiegen traf der Kapitän die Entscheidung, am Abend das Schiff zu verlassen. Die Küstenwache rief das Maritime Rettungs- und Koordinierungszentrum in Hongkong, das alle Seeleute per Hubschrauber sicher nach Hongkong brachte. Die Besatzung wurde im Quarantänezentrum Penny Bay untergebracht.

Die Botschaft Myanmar in Hongkong bat die ITF um Unterstützung für die Besatzung. Der Kapitän berichtete uns, dass die meisten Besatzungsmitglieder ihre Pässe, Seemannsbücher und allen persönlichen Besitz während der Rettungsaktion verloren hatten. Er erklärte, dass niemand seit August Heuern erhalten habe und man ihnen somit insgesamt USD29.914 schulde.

Trotz vieler E-Mail-Anfragen wegen Bezahlung und Heimführung der Crew konnten wir den malaysischen Schiffseigentümer Prestige Marine LCC nach dem 11. Oktober nicht erreichen. Die Botschaft Myanmar forderte den Bemannungsagenten auf, die Heimschaffung weiterzuvorführen.

Nichts geschah, bis die ITF, örtliche Gewerkschaften und Sozialdienste in Aktion traten.

Ich tat mich mit der Botschaft zusammen und überzeugte den Bemannungsagenten, die Heimreise der Besatzungsmitglieder zu bezahlen. Am 1. November stellte die Gewerkschaft Merchant Navy Officers' Guild einen erfolgreichen Antrag beim Hong Kong Seafarer Mutual Assistance Fund (Unterstützungsfonds), sodass jeder Seemann Soforthilfe in Höhe von USD500 erhielt. Das von der ITF-Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute finanzierte Hong Kong International Seafarer Services Centre organisierte Hotelunterkünfte sowie Transport zum Flughafen.

Schließlich konnten am 2. November alle acht Seeleute die Heimreise nach Rangun (Myanmar) antreten. Einige von ihnen haben seitdem wenigstens einen Teil ihrer geschuldeten Heuern vom Bemannungsagenten erhalten. ■

Aus gefährlichem, sinkenden Gefängnis befreit

Mohamed Arrachedi, ITF-Netzwerkkordinator für die Arabische Welt & Iran, teilt die Geschichte der auf der *Haj Abdulla* in Somalia zurückgelassenen Seeleute, denen er helfen konnte

Der 44 Jahre alte Massengutfrachter bekam Risse unterhalb der Wasserlinie, als eine Ladung Schwefel von Dubai nach Tansania transportiert wurde. Am 13. August 2021 lief die *Haj Abdulla* in Mogadischu ein, wo sich die 11-köpfige Besatzung eine Überprüfung des Schiffes und die Aufstockung der Vorräte erhoffte. Zu ihrer Bestürzung ließen die Hafenbehörden die Einfahrt des Schiffes in den Hafen jedoch nicht zu und bestanden darauf, dass es vor der somalischen Küste – die als Hochrisikogebiet für Piratenüberfälle gilt – vor Anker blieb.

Ich erschrak, als ich erfuhr, dass die Seeleute Tag und Nacht Wasser abpumpen mussten, um das Schiff über Wasser zu halten. Lebensmittel- und Wasservorräte gingen rapide zur Neige.

Ein Besatzungsmitglied erzählte mir: "Wie fürchten alle um unser Leben, während wir hier vor Anker feststecken. Im Moment verkraften die Pumpen es noch, aber wir können nicht wissen, wie lange das Schiff flott bleibt, bis eine Rumpfinspektion erfolgt. Es ist eine sehr beängstigende Situation."

Die ITF beschwor die Behörden, dem Schiff Notzugang zum Hafen zu gewähren, doch vergeblich. Unsere Anfragen an die Eigentümer wurden nicht beantwortet. Der Flaggenstaat des Schiffes, Sierra Leone, behauptete, Ermittlungen aufgenommen zu haben, unternahm jedoch keine praktischen Schritte, um die Sicherheit des Schiffes zu verbessern oder Regelungen und Heuern für die Besatzung zu gewährleisten. Die Crew hatte seit jeweils vier bis sechs Monaten keine Heuern erhalten, und viele hatten ihr Vertragsende überschritten. Alle wollten sie ihr gefährliches, sinkendes Gefängnis endlich verlassen und nach Hause zurückkehren.

Schließlich erhielten alle Seeleute ihre Heuern bis 24. Dezember, und der letzte trat am 10. Januar 2022 die Heimreise an. ■



Sei stolz darauf, Gewerkschafter und Teil der ITF zu sein

Das *Seeleute-Bulletin* befragt **Paddy Crumlin** – ITF-Präsident und Vorsitzender der ITF-Sektion Häfen sowie nationaler Sekretär der Maritime Union of Australia (MUA) – zu seiner Leidenschaft für das Maritime und zu den stolzesten Errungenschaften seiner langen Karriere

Wie bist du zur Seeschifffahrt gekommen?

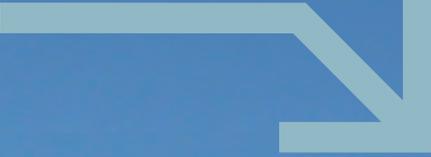
In Sydney aufgewachsen, übte mein Vater, der in der Handelsmarine zur See fuhr, großen Einfluss auf mich aus. Als Jugendlicher bin ich weit gereist und versuchte mich in verschiedenen Tätigkeiten: Thunfischfang, Tauchen nach Abalone-Muscheln, Herstellung von Surfbrettern. Die See war der rote Faden. Ich fuhr im Maschinenraum zur See und danach 1978 im Alter von

22 Jahren an Deck, um für meine junge Familie zu sorgen, weil die Seeschifffahrt anständige und sichere Arbeitsplätze bot.

Warum bist du hauptberuflicher Gewerkschaftsfunktionär geworden?

Nachdem ich mehr als zehn Jahre zur See gefahren war – auf Baggerschiffen, in der noch jungen Offshore-Industrie, bei der Beförderung von Eisenerz auf Capesize-Massengutschiffen und im

Containerfrachtverkehr – sagte mir die Gewerkschaft im Wesentlichen, dass nun die Zeit gekommen sei, für ihre Hilfe mehr zurückzugeben und ernannte mich für das Büro in Sydney. Die Gewerkschaft war sehr stark und hat großartige Bedingungen im Rahmen von menschenwürdigen, sicheren Beschäftigungsverhältnissen für Seeleute gestaltet, und zwar über die gesamte Branche hinweg, nicht nur bei einer Reederei. Es war eine Zeit des großen Kampfes gegen die Deregulierung auf Schiffen unter nationaler Flagge und Angriffen auf die Kabotage zugunsten des zunehmenden Marktanteils der Billigflaggenschifffahrt durch Steuerflucht, Ausbeutung von Arbeitskräften, mangelnder Sicherheit und Instandhaltung sowie Umgehung der behördlichen Rechenschaftspflicht. Dieses ausbeuterische Verhalten rief eine starke Gewerkschaftsidentität sowie die intensive Überzeugung hervor, dass wir unsere Arbeitsplätze dringend verteidigen müssen. Das gilt bis heute.



“Ich habe daran gearbeitet, die Gewerkschaft angesichts anhaltender Angriffe auf Hafenbeschäftigte und Kabotage durch die konservativen Regierungen Australiens wieder aufzubauen.”

Sydney war für meine Familie zu teuer zum Wohnen, sodass ich sie jahrelang nur am Wochenende sah. Doch mein Vater und die Gewerkschaftsdelegierten der Seamen's Union of Australia hatten mir eingeprägt, dass Unterstützung für sich selbst, für die Gewerkschaft und für Seeleute generell an erster Stelle steht – ‘du bist der Gewerkschaft und deinen Kollegen verpflichtet, Genosse’.

Was bedeutete dir die Wahl zum Generalsekretär der MUA?

Es war eine Ehre für mich, im Jahr 2000 Generalsekretär der MUA zu werden, unmittelbar nach dem weichenstellenden Konflikt bei Patrick Stevedores. Dabei handelte es sich um eine politische Bemühung, unsere Stauereibesetzten sowie die Gewerkschaft selbst durch einen gerichtlich festgestellten Komplott zwischen der australischen Regierung und dem Unternehmen zu brechen.

Ich habe daran gearbeitet, die Gewerk-

schaft angesichts anhaltender Angriffe auf Hafenbeschäftigte und Kabotage durch die konservativen Regierungen Australiens wieder aufzubauen. Diese Erfahrung hat unsere Ansicht geprägt, dass die internationale Kampagne für Seeleute und andere Beschäftigte im Transport- und Verkehrsbereich durch eine starke ITF neu belebt werden musste. Das war entscheidend für die Verteidigung australischer und aller maritimen Beschäftigten.

Auf welche Leistungen als Präsident der ITF bist du besonders stolz?

Ich wurde 2010 zum Präsidenten gewählt, anlässlich des Kongresses in Mexico City, wo ITF-Generalsekretär Steve Cotton und ich sowie viele andere eine neue Vision vorgelegt haben, wie die ITF ihre Kampagnen und Organisation stärken könnte. Dies erforderte eine Mobilisierung der Mitgliedsgewerkschaften sowie den Ausbau ihrer Kapazitäten, um auf die Herausforderungen, mit denen wir kon-

frontiert waren, reagieren zu können – das zunehmende betriebliche und gesetzliche Versagen bei der Deregulierung von Lieferketten über die maritimen und intermodalen Transportsektoren hinweg, insbesondere durch sogenannte Freihandelsabkommen. Die derzeitigen Krisen in diesen Branchen unterstreichen die Bedeutung und anhaltende Relevanz jener Entscheidung.

Besonders stolz bin ich auf zwei Errungenschaften.

Durch das Seearbeitsübereinkommen (Maritime Labour Convention, MLC) 2006 – die Grundrechtecharta für Seeleute – erhielten Seeleute erstmals Schutz durch durchsetzbare internationale Normen in Hafenstaaten, wo immer sie arbeiteten. Das MLC konnte nach langen, harten Verhandlungen zwischen ITF, nationalen Regierungen und maritimen Arbeitgebern abgeschlossen werden.

Die Gründung des Internationalen Verhandlungsforums war eine Herkulesaufgabe. Es löste den informellen Dialog zwischen Arbeitgebern und ihren Arbeitskräften durch ein formelles Verfahren mit der ITF und allen maritimen Gewerkschaften ab, um beidseitige Verantwortung für den Abschluss eines Vertrages über Arbeitsrechte und Schutzmaßnahmen für Seeleute und Hafenbeschäftigte sicherzustellen. Es ist nicht immer leicht, hat aber einer vormals weitgehend ungezügelter Branche die grundlegenden Menschen- und Arbeitsrechte der Vereinigungsfreiheit und Kollektivverhandlungen gebracht, durchsetzbar durch internationale Rahmengesetzgebung.

Deine Botschaft für Seeleute?

Ihr haltet die Welt in Gang, meist ohne Anerkennung. Die Verstöße gegen eure Rechte während der Pandemie stärken unsere Entschlossenheit, für unsere Grundrechte zusammenzustehen. Um ein Bild aus dem Boxsport zu verwenden: Der Gong läutet jeden Tag, und wir kommen in Kampfpose raus, wenn's nötig ist. Nur so kann man wahre Gerechtigkeit und anständige, sichere Arbeitsplätze für dich und deine Familie gewinnen und schützen. Sei stolz darauf, Gewerkschafter und Teil der ITF zu sein. ■

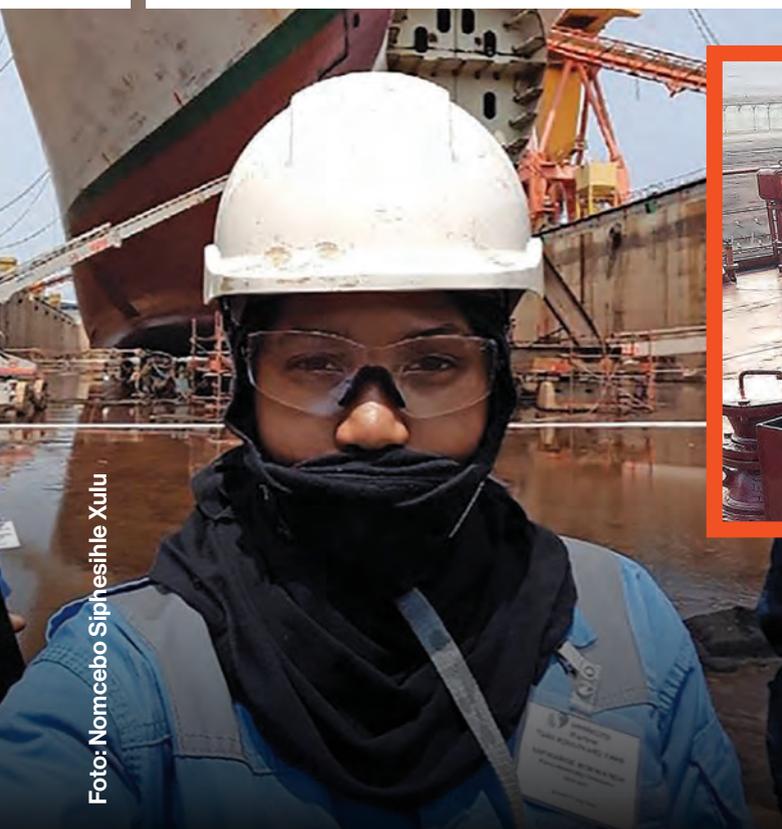


Foto: Nomcebo Siphesihle Xulu



Foto: Gkazouni Christina, Zweite Offizierin, Griechenland

Gewalt an Bord als Hindernis für Anwerbung von Frauen

Kürzlich gemeldete Übergriffe haben die Aufmerksamkeit auf Gewaltprävalenz und Einschüchterung in der Seeschifffahrt gelenkt. Laut der Frauenbeauftragten der ITF-Seeleute-sektion **Lena Dyring** ist dies nicht nur schlecht für alle maritimen Erwerbstätigen, sondern ganz besonders problematisch für Frauen und die Fähigkeit unseres Wirtschaftszweigs, weibliche Seeleute zu gewinnen und zu halten

In einer beispiellosen Attacke im Oktober 2021 wurde eine ITF-Inspektorin von einem Schiffskapitän körperlich angegriffen. Sie wollte nur ihre Arbeit tun und untersuchte ein Schiff auf Nichteinhaltung von Sicherheitsvorschriften sowie offensichtliche Unregelmäßigkeiten bei Heuern und Arbeitsbedingungen der Crew. Wir haben zu den von uns angebotenen Trainings- und Unterstützungsmaßnahmen für Inspektor*innen eine Untersuchung eingeleitet – aber eine Nulltoleranz-Strategie gegenüber Gewalt und aggressive Verhaltensweisen muss quer durch die Branche erfolgen.

Auf der Webseite der maritimen Rechtshilfe Maritime Legal Aid & Advocacy (MLAA) berichtete eine mutige Kadettin

von ihrer Vergewaltigung während ihres Dienstjahres auf See auf einem Schiff der Maersk-Linie im Jahr 2019. Ihr Gang an die Öffentlichkeit veranlasste A. P. Møller-Maersk, eine unabhängige Untersuchung einzuleiten. Auch die Seeschiffahrtsbehörde des US-amerikanischen Verkehrsministeriums ermittelte. Fünf Maersk-Besatzungsmitglieder wurden vom Dienst suspendiert.

Nach Angaben der Kadettin haben alle 50 Frauen ihres Jahrgangs an der US-amerikanischen Handelsmarine-Akademie von sexueller Belästigung auf See berichtet, darunter mindestens fünf Vergewaltigungen. Sie ist Fürsprecherin der Opfer geworden und findet die Anzahl der jungen Frauen, die sexuelle Übergriffe melden, "absolut widerlich".

Solche entsetzlichen Fälle haben branchenweite Folgen. Wir erwarten erhebliche Engpässe bei Offiziers- und Mannschaftsdienstgraden auf See. Um jedoch mehr Frauen für die Seeschifffahrt zu gewinnen und zu halten, muss die Branche den positiven Beitrag von Frauen auf See fördern und qualitativ gute Arbeitsplätze in einem sicheren Arbeitsumfeld gewährleisten.

Um wirklichen Fortschritt erzielen zu können, muss das Umfeld an Bord Frauen einbeziehen. Dazu sind ein Bewusstseinstraining männlicher Seeleute bei deren aktiver Kooperation, die Einrichtung formeller Netzwerke für weibliche Seeleute, die Schaffung vertraulicher Kanäle für die Beschwerdeführung von Seeleuten und unverzügliche Untersuchungen nötig.

Der Anteil der Frauen an den weltweiten seefahrenden Beschäftigten lag 2020 bei nur 1,28 Prozent, bei den Offizieren nur 0,73 Prozent. Die meisten waren auf Kreuzfahrtschiffen und Fähren beschäftigt, doch die Pandemie bewegte viele zum Wechsel auf Frachtschiffe, wo eine Seefahrerin normalerweise 20:1 in einer ausschließlich männlichen Crew in der Minderheit ist. Die ITF wird ihre eigenen Hilfsmaterialien für weibliche Seeleute veröffentlichen, darunter ein Leitfaden zum Recht der Seeleute auf ein sicheres, gesundes und gewaltfreies Arbeitsumfeld.

Solltest du sexuelle Übergriffe, sexuelle Belästigung oder Geschlechterdiskriminierung an Bord erfahren haben, kannst du mit der Wohltätigkeitsorganisation 'Safer Waves' Verbindung aufnehmen, um Information und Beratung einzuholen: www.saferwaves.org. ■

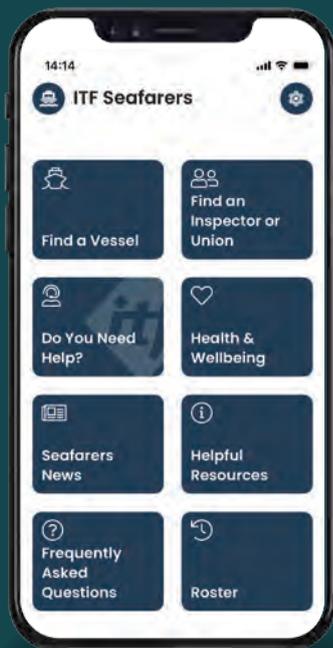


DEIN 12-SEITIGER LEITFADEN ZUM HERAUSTRENNEN

Foto: Van Alfred M. Villanueva

INHALT:
SO BEKOMMST DU HILFE
VERTRÄGE
KONTAKT ZU INSPEKTOR*INNEN
UNTERSTÜTZUNG DURCH INSPEKTOR*INNEN
DEINE RECHTSANSPRÜCHE
BETRUGSMASCHEN

Dein ITF-Leitfaden zu Hilfsangeboten



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

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

ITF-Gewerkschaften findest du unter www.itfseafarers.org – klicke auf “Find an Inspector or Union”.

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

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

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

Kontaktaufnahme zur ITF

SMS/WhatsApp/Viber
+44 7523515097

E-Mail: seafsupport@itf.org.uk

Vor der Kontaktaufnahme zur ITF

Halte mit folgender Checkliste die relevanten Daten bereit:

Zu deiner Person

- Name
- Rang
- Staatsangehörigkeit
- Kontaktdaten

Zum Schiff

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

Zum Problem

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



www.facebook.com/itfseafarerssupport



Verfügbar auf



Anheuern

Bemannungsagenturen

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

Vor Vertragsabschluss

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



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

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

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

KONTAKT ZU ITF-INSPEKTOR*INNEN

NAME	FUNKTION	LAND	HAFEN	BÜRONUMMER	MOBILTELEFON	E-MAIL
Hassen Mellis	Inspektor	Algerien	Algier	+213 21 65 31 87	+213 559 407 839	mellis_hassen@itf.org.uk
Roberto Jorge Alarcón	Koordinator	Argentinien	Rosario	+54 (0) 11 4300 9700	+54 9 11 4414 5687	alarcon_roberto@itf.org.uk
Ian Bray	Koordinator	Australien	Fremantle	+61 2 92679134	+61 403 325 376	bray_ian@itf.org.uk
Matt Purcell	Stellv. Koordinator	Australien	Melbourne	+61 3 9329 5477	+61 418 387 966	purcell_matt@itf.org.uk
Dan Crumlin	Inspektor	Australien	Sydney	+61 2 92679134	+61 400 418 871	crumlin_dan@itf.org.uk
Brian Gallagher	Inspektor	Australien	Brisbane		+61 414 799 134	gallagher_brian@itf.org.uk
Christian Roos	Inspektor	Belgien	Zeebrügge/Gent		+32 486 12 38 90	roos_christian@itf.org.uk
Marc van Noten	Inspektor	Belgien	Antwerpen	+32 3 224 3419	+32 475 77 57 00	van-noten_marc@itf.org.uk
Rino Huijsmans	Inspektor	Belgien	Antwerpen	+32 3 224 3414	+32 473 97 31 95	huijsmans_rino@itf.org.uk
Ali Zini	Inspektor	Brasilien	Paranagua	+ 55 (61) 3322-3931	+55 41 99998 0008	zini_ali@itf.org.uk
Renialdo de Freitas	Inspektor	Brasilien	Santos	+ 55 (61) 3322-3931	+55 13 99761 0611	defreitas_renialdo@itf.org.uk
Vladimir Miladinov	Inspektor	Bulgarien	Varna	+359 2 931 5124	+359 887 888 921	miladinov_vladimir@itf.org.uk
Peter Lahay	Koordinator	Kanada	Vancouver	+1 604 251 7174	+1 604 418 0345	lahay_peter@itf.org.uk
Karl Risser	Inspektor	Kanada	Halifax	+1 902 455 9327	+1 902 237 4403	risser_karl@itf.org.uk
Nathan Smith	Inspektor	Kanada	Vancouver	+1 604 251 7174	+1 604 791 5216	smith_nathan@itf.org.uk
Vincent Giannopoulos	Inspektor	Kanada	Montreal	+1 514 931 7859	+1 514 970 4201	giannopoulos_vincent@itf.org.uk
Miguel Sanchez Enciso	Inspektor	Kolumbien	Barranquilla	+57 310 657 3399	+57 310 657 3399	sanchez_miguel@itf.org.uk
Joachim Mel Djedje-Li	Inspektor	Côte d'Ivoire (Elfenbeinküste)	Abidjan	+225 21 35 72 17	+225 07 88 00 83	djedje_joachim@itf.org.uk
Romano Peric	Koordinator	Kroatien	Dubrovnik/Ploče	+385 20 418 992	+385 99 266 2885	peric_romano@itf.org.uk
Luka Simic	Inspektor	Kroatien	Rijeka	+385(0)51 325 340	+385 97 793 9521	simic_luka@itf.org.uk
Milko Kronja	Inspektor	Kroatien	Sibenik	+385 22 200 320	+385 98 336 590	kronja_milko@itf.org.uk
Morten Bach	Inspektor	Dänemark	Kopenhagen	+45 88 92 03 55	+45 21 64 95 62	bach_morten@itf.org.uk
Peter Hansen	Inspektor	Dänemark	Kopenhagen	+45 36 36 55 85	+45 30 58 24 56	hansen_peter@itf.org.uk
Jaanus Kuiv	Inspektor	Estland	Tallinn		+372 52 37 907	kuiv_jaanus@itf.org.uk
Kenneth Bengts	Koordinator	Finnland	Helsinki	+358 9 615 20 258	+358 40 455 1229	bengts_kenneth@itf.org.uk
Jan Örn	Stellv. Koordinator	Finnland	Turku	+358 9 613 110	+358 40 523 33 86	orn_jan@itf.org.uk
Patrick Kuronen	Inspektor	Finnland	Helsinki		+358 40 178 7774	kuronen_patrick@itf.org.uk
Pascal Pouille	Koordinator	Frankreich	Dunkerque	+33 3 28 21 32 89	+33 6 80 23 95 86	pouille_pascal@itf.org.uk
Corine Archambaud	Inspektorin	Frankreich	Le Havre		+33 6 85 52 27 67	archambaud_corine@itf.org.uk
Geoffroy Lamade	Inspektor	Frankreich	St. Nazaire	+33 2 40 22 54 62	+33 660 30 12 70	lamade_geoffroy@itf.org.uk
Laure Tallonneau	Inspektorin	Frankreich	Brest	+33 2 98 85 21 65	+33 6 85 65 52 98	tallonneau_laure@itf.org.uk

NAME	FUNKTION	LAND	HAFEN	BÜRONUMMER	MOBILTELEFON	E-MAIL
Yves Reynaud	Inspektor	Frankreich	Marseille		+33 6 07 68 16 34	reynaud_yves@itf.org.uk
Merab Chijavadze	Inspektor	Georgien	Batumi	+995 422 270177	+995 5 93 261303	chijavadze_merab@itf.org.uk
Sven Hemme	Koordinator	Deutschland	Bremerhaven	+49 471 92189209	+49 151 27037384	hemme_sven@itf.org.uk
Susan Linderkamp	Stellv. Koordinatorin	Deutschland	Bremen	+49 421 330 33 33	+49 1511 2 666 006	linderkamp_susan@itf.org.uk
Hamani Amadou	Inspektor	Deutschland	Rostock	+49 381 670 0046	+49 170 7603862	amadou_hamani@itf.org.uk
Karin Friedrich	Inspektorin	Deutschland	Hamburg	+49 40 2800 6812	+49 170 85 08 695	friedrich_karin@itf.org.uk
Markus Wichmann	Inspektor	Deutschland	Hamburg	+49 40 2800 6811	+49 151 18868438	wichmann_markus@itf.org.uk
Catherine Haizel	Inspektorin	Ghana	Tema		+233 266 457 793	haizel_catherine@itf.org.uk
Liam Wilson	Inspektor	Großbritannien	Schottland	+44 1224 210 118	+44 7539 171 323	wilson_liam@itf.org.uk
Tommy Molloy	Inspektor	Großbritannien	Nordwestengland	+44 151 639 8454	+44 776 418 2768	molloy_tommy@itf.org.uk
Stamatis Kourakos	Koordinator	Griechenland	Piräus	+30 210 411 6610/6604	+30 6 9 77 99 3709	kourakos_stamatis@itf.org.uk
Costas Halas	Inspektor	Griechenland	Piräus	+30 210 411 6610/6604	+30 6944 297 565	halas_costas@itf.org.uk
Jason Lam Wai Hong	Inspektor	Hongkong, China		+852 2541 8133	+852 9735 3579	lam_jason@itf.org.uk
Jónas Gardarsson	Inspektor	Island	Reykjavik	+354 551 1915	+354 892 79 22	gardarsson_jonas@itf.org.uk
B. V. Ratnam	Inspektor	Indien	Visakhapatnam	+91 8912 502 695 / 8912 552 592	+91 9 8481 980 25	ratnam_bv@itf.org.uk
Chinmoy Roy	Inspektor	Indien	Kalkutta	+91 33 2439 6184	+91 98300 43094	roy_chinmoy@itf.org.uk
K. Sreekumar	Inspektor	Indien	Chennai	+91 44 2522 3539	+91 9381001311	kumar_sree@itf.org.uk
Louis Gomes	Inspektor	Indien	Mumbai	+91 22 2261 8368	+91 8080556373	gomes_louis@itf.org.uk
Mukesh Vasu	Inspektor	Indien	Kandla	+91 2836 226 581	+91 94272 67843	vasu_mukesh@itf.org.uk
Thomas Sebastian	Inspektor	Indien	Kochi	+91 484 2666409	+91 98950 48607	sebastian_thomas@itf.org.uk
Evelina Saduikyte	Inspektorin	Irland	Cork		+353 87 0512034	saduikyte_evelina@itf.org.uk
Assaf Hadar	Inspektor	Israel	Haifa	+972 48 51 22 31	+972 522 977 127	hadar_assaf@itf.org.uk
Francesco Di Fiore	Koordinator	Italien	Genua	+39 10 25 18 675	+39 33 1670 8367	difiore_francesco@itf.org.uk
Gianbattista Leoncini	Inspektor	Italien	Tarent	+39 99 4707 555	+39 335 482 703	leoncini_gianbattista@itf.org.uk
Paolo Serretiello	Inspektor	Italien	Neapel	+39 81 265021	+39 335 482 706	serretiello_paolo@itf.org.uk
Paolo Siligato	Inspektor	Italien	Triest		+39 3484454343	siligato_paolo@itf.org.uk
Fusao Ohori	Koordinator	Japan	Tokio	+81 3 5410 8320	+81 90 6949 5469	ohori_fusao@itf.org.uk
Shigeru Fujiki	Inspektor	Japan	Chiba	+81 3 3735 0392	+81 90 9826 9411	fujiki_shigeru@itf.org.uk
Yoshihiro Toyomitsu	Inspektor	Japan	Tokio	+81 3 5410 8320	+81 90 5306 2494	toyomitsu_yoshihiro@itf.org.uk
Betty Makena Mutugi	Inspektorin	Kenia	Mombasa	+254 41 2230027	+254 721 425828	mutugi_betty@itf.org.uk

Hilfe für Seeleute rund um die Welt



ITF-HAUPTVERWALTUNG LONDON, GROSSBRITANNIEN

Tel.: (+4420) 7403 2733

E-Mail: mail@itf.org.uk

EUROPÄISCHE TRANSPORTARBEITER- FÖDERATION (ETF)

BRÜSSEL, BELGIEN

Tel.: (+322) 285 46 60

E-Mail: etf@etf-europe.org

ITF INTERAMERIKA RIO DE JANEIRO, BRASILIEN

E-Mail: itf_americas@itf.org.uk

ITF- HAUPTVERWALTUNG

EUROPÄISCHE
TRANSPORTARBEITER-
FÖDERATION (ETF)

Las Palmas

Casablanca

Algier

Abidjan

Tema

ITF INTERAMERIKA

Santos
Paranaguá

Rosario



ITF AFRIKA
NAIROBI, KENIA
 Tel.: (+25420) 374 2774/5
 E-Mail: nairobi@itf.org.uk

ITF ARABISCHE WELT
AMMAN, JORDANIEN
 Tel.: (+9626) 582 1366
 E-Mail: arab-world@itf.org.uk

ITF ASIEN/PAZIFIK
SINGAPUR
 Tel.: (+656) 379 5691

KONTAKT ZU ITF-INSPEKTOR*INNEN (FORTS.)

NAME	FUNKTION	LAND	HAFEN	BÜRONUMMER	MOBILTELEFON	E-MAIL
Moon Hyeokjin	Inspektor	Südkorea	Busan	+82 51 469 0294	+82 10 4444 8436	hyeokjin_moon@itf.org.uk
Norbert Petrovskis	Inspektor	Lettland	Riga	+371 677 09242	+371 292 15136	petrovskis_norbert@itf.org.uk
Andrey Chernov	Inspektor	Litauen	Klaipeda		+370 699 28198	chernov_andrey@itf.org.uk
Paul Falzon	Inspektor	Malta	Valletta	+356 79969670	+356 79969670	falzon_paul@itf.org.uk
Enrique Lozano Díaz	Inspektor	Mexiko	Veracruz	+52 229 932 1367	+52 229 161 0700	lozano_enrique@itf.org.uk
Jose Antonio Ramirez Pelayo	Inspektor	Mexiko	Manzanillo	+52 314 172 8089	+52 314 172 8089	ramirez_jose@itf.org.uk
Tomislav Markolović	Kontakt	Montenegro	Bar	+382 30 315 105	+382 69 032 257	markolovic_tomislav@itf.org.uk
Hamid Rachik	Inspektor	Marokko	Casablanca	+212(0) 5 22 21 96 26	+212 (0) 6 48 13 09 57	rachik_hamid@itf.org.uk
Han Bo Tun	Kontakt	Myanmar	Rangun	+ 95 1 203874	+959 250 143 678	tun_han@itf.org.uk
Aswin Noordermeer	Inspektor	Niederlande	Rotterdam		+31 6 53 337522	noordermeer_aswin@itf.org.uk
Debbie Klein	Inspektorin	Niederlande	Rotterdam		+31 6 53 182 734	klein_debbie@itf.org.uk
Gijs Mol	Inspektor	Niederlande	Rotterdam		+31 622 89 08 77	mol_gijs@itf.org.uk
Koen Keehnen	Inspektor	Niederlande	Rotterdam		+31 624 336109	keehnen_koen@itf.org.uk
Grahame McLaren	Inspektor	Neuseeland	Wellington	+64 4 801 7613	+64 21 292 1782	mclaren_grahame@itf.org.uk
Angelica Gjestrum	Koordinatorin	Norwegen	Oslo	+47 22 82 58 24	+47 9 77 29 357	gjestrum_angelica@itf.org.uk
Andreas Husa	Inspektor	Norwegen	Bergen	+47 22825854	+47 97532446	husa_andreas@itf.org.uk
Truls M. Vik Steder	Inspektor	Norwegen	Porsgrunn	+47 35 54 82 40	+47 90 98 04 87	steder_truls@itf.org.uk
Yngve Lorentsen	Inspektor	Norwegen	Tromsø	+47 77 69 93 46	+47 414 01 222	lorentsen_yngve@itf.org.uk
Luis Carlos Fruto	Inspektor	Panama	Cristobal/Balboa	+507 315 1904	+507 6617 8525	fruto_luis@itf.org.uk
Arvin Ivan Peralta	Inspektor	Philippinen	Manila	+63 2 8927 0429	+63 919 096 7187	peralta_arvin@itf.org.uk
Adam Mazurkiewicz	Koordinator	Polen	Szczecin	+48 91 4239707	+48 501 539329	mazurkiewicz_adam@itf.org.uk
Grzegorz Daleki	Inspektor	Polen	Gdynia/Gdansk	+48 58 6616096	+48 514 430 374	daleki_grzegorz@itf.org.uk
João de Deus Gomes Pires	Inspektor	Portugal	Lissabon	+351 21 391 8181	+351 91 936 4885	pires_joao@itf.org.uk
Jose A. Claudio Baez	Inspektor	Puerto Rico	San Juan		+1 787 318 0229	baez_jose@itf.org.uk
Adrian Mihalcioiu	Inspektor	Rumänien	Constanta	+40 241 618 587	+40 722 248 828	mihalcioiu_adrian@itf.org.uk
Sergey Fishov	Koordinator	Russland	St. Petersburg	+7 812 718 6380	+7 911 096 9383	fishov_sergey@itf.org.uk
Kirill Pavlov	Inspektor	Russland	St. Petersburg	+7 812 718 6380	+7 911 929 04 26	pavlov_kirill@itf.org.uk
Olga Ananina	Inspektorin	Russland	Noworossijsk	+7 8617 612556	+7 9887 621232	ananina_olga@itf.org.uk
Petr Osichansky	Inspektor	Russland	Wladiwostock	+7 4232 401240	+7 914 790 6485	osichansky_petr@itf.org.uk
Rodion Sukhorukov	Inspektor	Russland	St. Petersburg	+7 812 718 6380	+7 921 952 2562	sukhorukov_rodion@itf.org.uk
Daniel Tan	Kontakt	Singapur	Singapur	+65 63795666	+65 9616 5983	daniel_tan@seacare.com.sg

NAME	FUNKTION	LAND	HAFEN	BÜRONUMMER	MOBILTELEFON	E-MAIL
Gwee Guo Duan	Kontakt	Singapur	Singapur	+65 6390 1611	+65 9823 4979	duan_gwee@itf.org.uk
Luz Baz	Koordinatorin	Spanien	Vigo	+34 986 221 177	+34 660 682 164	baz_luz@itf.org.uk
Esteban Pereda	Inspektor	Spanien	Bilbao	+34 94 4037700	+34 688 75 53 35	pereda_esteban@itf.org.uk
Gonzalo Galan	Inspektor	Spanien	Las Palmas		+34 638 809 166	galan_gonzalo@itf.org.uk
Juan Garcia	Inspektor	Spanien	Valencia	+34 96 367 06 45	+34 628 565 184	garcia_juan@itf.org.uk
Marc Marti Gil	Inspektor	Spanien	Barcelona		+34 699 550 578	marti_marc@itf.org.uk
Pedro Damian Esteban	Inspektor	Spanien	Algeciras	+34(0)91 589 71 19	+ 34 618 842 905	esteban_pedro@itf.org.uk
Ranjan Perera	Inspektor	Sri Lanka	Colombo	+94 112 583040	+94 77 314 7005	perera_ranjan@itf.org.uk
Annica Barning	Koordinatorin	Schweden	Malmö		+46 70 57 49 714	barning_annica@itf.org.uk
Fredrik Bradd	Stellv. Koordinator	Schweden	Umea	+46 10 4803103	+46 761006445	bradd_fredrik@itf.org.uk
Göran Larsson	Inspektor	Schweden	Göteborg	+46 10 480 3114	+46 70 626 7788	larsson_goran@itf.org.uk
Haakan Andre	Inspektor	Schweden	Norrköping	+46 8 791 41 02	+46 70 574 2223	andre_hakan@itf.org.uk
Tse-Ting Tu	Inspektor	Taiwan, China	Kaoshiung	+886 7 5212380	+886 988513979	tu_tse-ting@itf.org.uk
Muzaffer Civelek	Inspektor	Türkei	Istanbul		+90 535 663 3124	civelek_muzaffer@itf.org.uk
Nataliya Yefrimenko	Inspektorin	Ukraine	Odessa	+380 482 429 901	+380 50 336 6792	yefrimenko_nataliya@itf.org.uk
Dwayne Boudreaux	Koordinator	USA	Golfküste	+1 504 581 3196	+1 504 442 1556	boudreaux_dwayne@itf.org.uk
Enrico Esopa	Koordinator	USA	Ostküste	+1 201 434 6000 (ext 240)	+1 201 417 2805	esopa_enrico@itf.org.uk
Jeff Engels	Koordinator	USA	Westküste		+1 206 331 2134	engels_jeff@itf.org.uk
Barbara Shipley	Inspektorin	USA	Baltimore/Norfolk	+1 757 622 1892	+1 202 412 8422	shipley_barbara@itf.org.uk
Corey Connor	Inspektor	USA	Charleston		+1 843 469 5611	connor_corey@itf.org.uk
Eric White	Inspektor	USA	Florida		+1 813-576 9805	white_eric@itf.org.uk
Ryan Brazeau	Inspektor	USA	Portland		+1 971 500 8596	brazeau_ryan@itf.org.uk
Sam Levens	Inspektorin	USA	San Francisco		+1 415 490 8956	levens_sam@itf.org.uk
Shwe Tun Aung	Inspektor	USA	Houston	+1 713 659 5152	+1 713 447 0438	aung_shwe@itf.org.uk
Stefan Mueller-Dombois	Inspektor	USA	Los Angeles	+1 562 493 8714	+1 562 673 9786	mueller_stefan@itf.org.uk
Michael Baker	Kontakt	USA	Cleveland	+1 216 781 7816	+1 440 667 5031	baker_michael@itf.org.uk

Was ein*e ITF-Inspektor*in leisten kann

Nachdem der erste ITF-Inspektor 1971 ernannt wurde, gibt es heute ein Netzwerk von 130 Inspektor*innen und Kontakten, die weltweit in den Häfen tätig sind.

Bei ITF-Inspektor*innen handelt es sich um hauptamtliche Gewerkschaftsvertreter*innen, die sich mit Zielen und Fragen in Zusammenhang mit der ITF-Billigflaggenkampagne beschäftigen. (Mehr über Billigflaggen ist auf den Seiten 30 und 31 des *Seeleute-Bulletins* zu finden.)

Ein*e ITF-Inspektor*in KANN

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

Viele ITF-Inspektor*innen sind ehemalige Seeleute oder Hafenbeschäftigte. Ihre Aufgabe besteht darin, Schiffe zu inspizieren, die ihre Häfen anlaufen. Dabei stellen sie sicher, dass die Seeleute anständige Heuern, Arbeitsbedingungen und Lebensumstände haben und kontrollieren die ITF-Verträge an Bord um deren Einhaltung zu gewährleisten.

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

Ein*e ITF-Inspektor*in KANN NICHT

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

Um eure Rechte kämpfen

Arbeitskampfmaßnahmen

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

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

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

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

die örtlichen ITF-Gewerkschaftsvertreter*innen dies erklären.

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

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

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

Schiffsunglücke

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

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

- Falls du als Zeuge aussagen musst, sollte dies von den zuständigen Behörden so bald wie möglich arrangiert werden. Im Anschluss solltest du zur Rückkehr auf dein Schiff bzw. zur Heimschaffung berechtigt sein.
- Du hast Anspruch auf einen Anwalt. Verlange einen Anwalt, bevor du Fragen beantwortest oder Erklärungen abgibst, da diese bei künftigen Rechtsverfahren gegen dich verwendet werden könnten.
- Du musst verstehen können was gesagt wird – verlange den Abbruch des Verhörs durch die Behörden, falls du etwas nicht verstehst. Falls du Schwierigkeiten mit der Sprache hast, verlange eine*n Dolmetscher*in.
- Deine Reederei ist verpflichtet, dir zu helfen – bitte deine Reederei und/oder Gewerkschaft um Rat und Unterstützung.

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

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

Anwerbebetrüger überlisten

Anwerbebetrügereien, die auf Seeleute abzielen, nehmen zu und werden intelligenter. Seeleute müssen wissen, wie Betrüger zu überlisten sind.

Wie ein Betrug funktioniert

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

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

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

Antworte keinesfalls darauf. Und warne deine Freunde und Bekannten.

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

Dann wird man eine 'einmalige' Gebühr von dir fordern – vielleicht für die Transportkosten zum Schiff, für Visa- oder Verwaltungsgebühren – oder eine Direktüberweisung auf ein Bankkonto. Das ist rechtswidrig. Gemäß

Seearbeitsübereinkommen musst du für die Vermittlung eines Arbeitsplatzes keine Zahlung leisten. Auch Visa-gebühren müssen vom Schiffseigentümer übernommen werden. Also, nichts zahlen.

Falls du auf Jobsuche bist, empfehlen wir dir Folgendes:

- Besuche die neue ITF-ShipBeSure-Webseite (www.itfshipbesure.org) für Informationen über Anwerbung, Betrug und skrupellose Bemannungsagenturen. Mehr dazu gibt es auf Seite 20 des Bulletins.
- Besuche die offiziellen Webseiten renommierter Kreuzfahrtgesellschaften und großer Reedereien – normalerweise verfügen sie über einen eigenen Bereich für freie Stellen an Land und an Bord mit Kontaktangaben, an die du deine Bewerbung schicken kannst. Auch organisieren viele Schiffsbetreiber kostenlose Anwerbeveranstaltungen. Achte auf Warnsignale auf der Webseite und setze dich im Zweifelsfall mit dem offiziellen Hauptsitz des Unternehmens in Verbindung.
- Vorsicht bei Stellenangeboten auf Schein-Webseiten von Reedereien oder Bemannungsagenturen sowie fingierten Stellen auf echten Webseiten, besonders solche, die Stellenangebote kostenlos posten und Werbung beinhalten.

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

Anzeichen für einen Betrug

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

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



Seeleute im Mittelpunkt des gerechten Übergangs in eine grüne Zukunft

Guy Platten, Generalsekretär der Internationalen Schifffahrtskammer, teilt uns mit, wie die Seeschifffahrt eine Vorreiterrolle hin zu einem gerechten, grünen Übergang im Verkehrssektor übernimmt

Der von der Seeschifffahrt eingeleitete grüne Wandel hält viele Unwägbarkeiten bereit. Wir wissen noch nicht, welche alternativen Treibstoffe oder Antriebsmethoden sich durchsetzen werden. Wir wissen nicht, welche Schifffahrtsrouten verändert werden, abhängig von den unterwegs verfügbaren grünen Treibstoffen. Und wir haben noch keine Klarheit von den Regierungen zu deren Unterstützung einer Reihe von wesentlichen Maßnahmen zur Verminderung des Kohlenstoffgehalts – von der Vereinbarung eines globalen marktbasierenden Ansatzes bis zur Unterstützung der Einrichtung eines vorgeschlagenen Forschungs- und Entwicklungsfonds über 5 Mrd. US-Dollar.

Eines ist jedoch glasklar: Seeleute werden im Mittelpunkt der Kohlendioxidreduzierung in der Seeschifffahrt stehen.

Die Internationale Schifffahrtskammer (ICS) beschäftigt sich derzeit mit all diesen Fragen, um dringend nötige Klarheit herzustellen und zu gewährleisten, dass der Wandel in dem erforderlichen Tempo und Umfang stattfindet, um bis 2050 Netto-Null-Kohlenstoffemissionen zu erreichen.

Ein entscheidender Teil dieser Arbeit liegt bei der im Rahmen von COP26 geschaffenen maritimen Arbeitsgruppe zum gerechten Übergang. Darin werden die ICS, die ITF, die Global-Compact-Initiative der Vereinten Nationen, die Internationale Arbeitsorganisation (IAO) und die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO) zusammengeführt. Die Bewältigung des Klimawandels wird für unsere Branche eine Umwandlung seismischen Ausmaßes bedeuten, und die Bildung der Arbeitsgruppe soll sicherstellen, dass die Seeschifffahrt diese Umwandlung nutzen kann, um endgültig grundlegende Veränderungen herbeizuführen. Im Mittelpunkt muss die gerechte Umwandlung stehen. Die

Aufgabe der Arbeitsgruppe wird durch das Prinzip untermauert, dass eine gerechte Umwandlung die Sicherheit und Gesundheit der maritimen Beschäftigten sowie den Schutz ihres Lebensunterhalts gewährleistet. Dabei werden Umschulungen, Weiterqualifizierungen und neue grüne Kompetenzen erwogen, neben Aktualisierung der derzeitigen Lehrpläne und Ausbildungsprogramme.

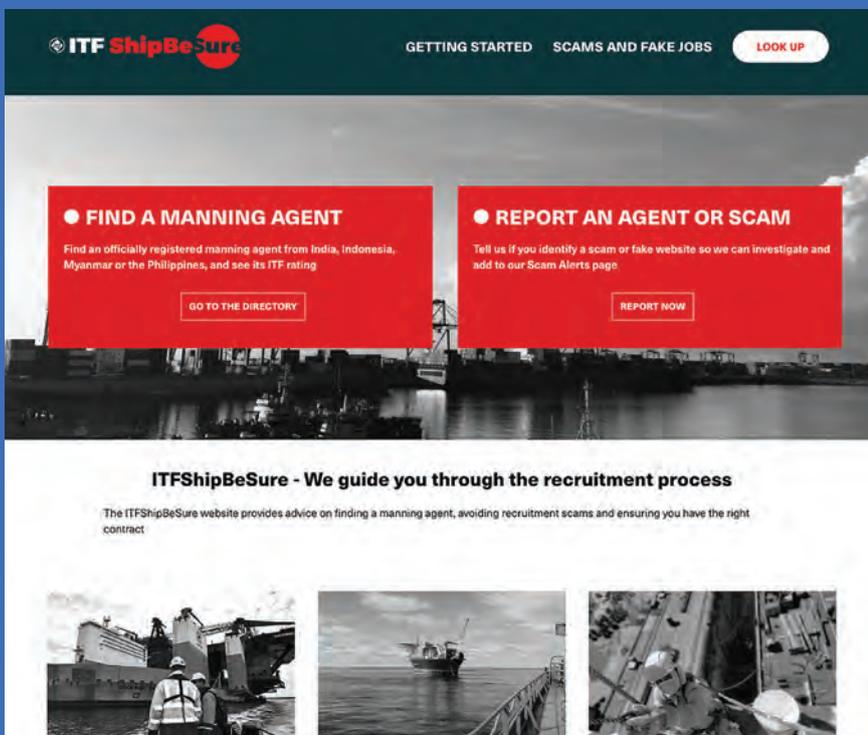
Zunächst wird die Arbeitsgruppe eine Studie durchführen, um die erforderlichen grünen Qualifikationen für den grünen Übergang zu ermitteln. Im Rahmen der Untersuchung sollen konkrete Zahlen und Fakten mit Informationen über den Schulungsbedarf für Besatzungen quer durch die Weltflotte bereitgestellt werden, damit diese mit den am weitesten verbreiteten alternativen Treibstoffen und Antriebstechniken – darunter Treibstoffe auf Ammoniak- und Wasserstoffbasis – umgehen und Null-Emissionsschiffe sicher bedienen können.

Darüber hinaus wird die Arbeitsgruppe Empfehlungen für Unternehmen und Regierungen vorlegen bezüglich ihrer Rolle bei der Weiterqualifizierung von Arbeitskräften in der Seeschifffahrt. Dies umfasst die Entwicklung einer Qualifikationsplanungs- und Schulungspolitik sowie die Vermittlung der optimalen Verfahrensweisen und Strategien.

Grundlage der gesamten Tätigkeit der Arbeitsgruppe ist die Gewährleistung des gerechten Übergangs, damit Entwicklungsländer nicht entrechtet werden. Das bedeutet, dass Kompetenz- und Wissensvermittlung vom globalen Norden bis zum globalen Süden geteilt werden muss, dass Internetprotokolle (IP) und Zugang zu grüner Technologie geteilt werden und dass alle Zugang zu Investitionen haben, nicht nur einige wenige. ■

Auf der Suche nach einem Job?

ITFShipBeSure als erste Informationsquelle nutzen, um Betrugsmaschen zu vermeiden



Bevor du dich auch nur nach einem Job umsiehst, solltest du diese neue Webseite besuchen, die dich durch den Anhebungsprozess führt. Sie könnte dich vor Betrügern schützen, so **Steve Trowsdale**, Koordinator des ITF-Inspektor*innen-Teams

ShipBeSure – <https://www.itfshipbesure.org/> – wurde als Antwort auf den gewaltigen Anstieg von Anwerbungs betrügereien und deren verheerende Auswirkungen auf Seeleute, die ihnen zum Opfer fallen, von der ITF ins Leben gerufen.

Wir hören immer mehr herzzerreißende Geschichten von Seeleuten, die ihres Geldes beraubt wurden, ohne Arbeit dastanden und sich von Verbrechern gedemütigt fühlen, die Anwerbungsbetrug betreiben. Diese Schwindler sind gerissen in ihrer Gier nach deinem Geld und nutzen die sozialen Medien und alle erdenklichen Mittel, um ihre betrügerischen Handlungen auszuführen.

Wir empfehlen dir dringend, ShipBeSure zur ersten Anlaufstation auf deiner Einstellungsreise zu machen, damit du so gut wie möglich gegen Betrug gewappnet bist. Darüber hinaus bitten wir dich, der ITF deine Berichte über Anwerbetrügereien zukommen zu lassen, damit wir ShipBeSure möglichst umfassend und aktuell gestalten können. ■



Verfügbare Hilfen auf ShipBeSure

ShipBeSure enthält zahlreiche wichtige Informationen und Ratschläge und ist einfach zu navigieren

- **Erste Schritte** – wie vorzugehen ist, bevor man an Bord geht, und auf was man achten sollte, wenn man die Dienste eines Bemannungsagenten in Anspruch nimmt. Enthalten ist ein Leitfaden über deine Rechten nach dem Seearbeitsübereinkommen sowie Vertragsberatung. Für Seeleute, die nach Arbeit auf Kreuzfahrtschiffen suchen, gibt es ein Verzeichnis der Kreuzfahrtunternehmen mit Kontaktdaten und der Empfehlung, sich direkt mit ihnen in Verbindung zu setzen.
- **Einen Bemannungsagenten finden** – einen offiziell registrierten Bemannungsagenten aus Bangladesch, Indien, Indonesien, Myanmar oder den Philippinen finden und dessen ITF-Bewertung einsehen. Seriöse Agenten befinden sich auf der grünen Liste. Geraten wird, die Agenten auf der roten Liste zu meiden.
- **Betrugsmaschen und gefälschte Jobs** – wie man Anzeichen eines Betrugs feststellen und Betrugsversuche mit Kreuzfahrtschiffen auf Facebook erkennen kann. The 'Scam Alerts'-Seite bietet die Möglichkeit der Überprüfung auf Scams, Scheinfirmen und gefälschte Webseiten.
- **Schiff, Inspektor*in oder Gewerkschaft nachschlagen** – mehr in Erfahrung bringen über das Schiff, auf dem du erwägst zu arbeiten, oder den*die nächste*n ITF-Inspektor*in bzw. ITF-Mitgliedsgewerkschaft ermitteln, die vielleicht helfen können.
- **Einen Agenten oder einen Betrug melden** – ein von dir erkannter Betrugsversuch oder eine gefälschte Webseite sollte der ITF gemeldet werden, damit diese Nachforschungen anstellen und den Scam ihrer Scamalarm-Seite zufügen kann.

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

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

Sieg für philippinische Seeleute: Bemannungsagentur Able Maritime verliert Lizenz



Philippinische Seeleute werden jubeln, dass Able Maritime endlich als Reaktion auf ihre formellen Beschwerden und Druck von der ITF die Lizenz entzogen wurde. **Arvin Peralta**, ITF-Inspektor in Manila, begrüßt den Schritt, stellt jedoch fest, dass die Untätigkeit der Regulierungsbehörde viele ins Elend gestürzt hat

Dieser Sieg sollte eine deutliche Warnung für andere Schurken unter den Bemannungsagenten sein, dass die Ausbeutung von Seeleuten zur Verdrängung aus dem Geschäft führt. Seeleute haben ein Recht auf anständige Behandlung in einer sicheren Arbeitsumgebung.

Die geschätzten 220.000 philippinischen Seeleute bringen ihrem Land einen riesigen wirtschaftlichen Impuls, indem sie US-Dollar in Milliardenhöhe zurück an ihre Angehörigen und Gemeinden senden. Doch viel zu lange wurden sie und ihre Familien schmachlich im Stich gelassen, weil das Philippinische Auslandsarbeitsamt POEA gegenüber Able Maritime untätig blieb.

Bemannungsagenturen – Unternehmen, deren Aufgabe darin besteht, Seeleute auf Schiffe zu vermitteln und die Heuern, das Wohlergehen und Bedingungen der im Ausland beschäftigten Seeleute zu überwachen sowie sicherzustellen, dass die Angehörigen einen Anteil der Heuern erhalten – werden vom POEA kontrolliert. Doch trotz überwältigender Beweise, dass Able Maritime viele der von ihnen vermittelten Seeleute im Stich ließ, wurde das Unternehmen weiterhin vom POEA als Betreiber einer Bemannungsagentur lizenziert.

Im Oktober 2021 setzte die ITF Able Maritime auf die rote Liste der Bemannungsagenturen, die auf der Webseite ITFShipBeSure.org unter Beobachtung stehen, und riet Seeleuten von einer Arbeitsvermittlung durch das Unternehmen ab. Dies geschah, nachdem ein Nachrichtenbeitrag zu Able Maritimes Verhalten eine Flut von Beschwerden von Seeleuten und ihren Angehörigen bei der ITF nach sich zog. Dennoch blieb die Lizenz Able Maritimes erhalten – bis jetzt. ■

Eure Berichte über Able Maritime

Andy Umbania Bolo wurde am 9. September 2021 von Able Maritime Seafarers Inc. auf das Fischereifahrzeug *Qing Yuan Yu 008* vermittelt. Seine Partnerin war mit ihren beiden kleinen Kindern alleine und wandte sich verzweifelt an die ITF, als sie nach vier Monaten weder ihn noch einen Teil seiner Heuern gesehen hatte. "Ich brauche das Geld für Grundbedarfsartikel für mein zehn Monate altes Baby und meinen dreijährigen Sohn."

Leslie Ann De Torres nahm im September 2021 mit der ITF Verbindung auf, weil sie seit mehr als acht Monaten ihren Ehemann Jemuel Cris De Leon De Torres nicht erreichen konnte und sich um sein Wohlergehen sorgte. Durch die von der ITF erzeugte öffentliche Aufmerksamkeit stellte sich heraus, dass ihr Ehemann am Leben war und weiter auf dem Fischereifahrzeug *Lu Qing Yuan Yu 116* arbeitete. De Torres befindet sich nun zuhause, nachdem der Schiffseigentümer (statt Able Maritime) auf seine Heimführung bestand.

Einundzwanzig von Able Maritime an Goundar Shipping in Fidschi vermittelte Seeleute arbeiteten mit schlechter Bezahlung unter schrecklichen Bedingungen. Das POEA entzog Able Maritime kurzzeitig die Lizenz, als die ITF aufzeigte, dass die Agentur die Vertragsbedingungen der Seeleute bei ihrer Ankunft in Fidschi verändert hatte, doch zwei Wochen später wurde die Lizenz erneut erteilt. Es dauerte bis Oktober 2021, um die Besatzungsmitglieder aus ihrer Lage zu befreien und sie nach Hause zu bringen.

Seeleute in eine Unfalluntersuchung verwickelt

Im **Seeleute-Bulletin** werden eure Rechte aufgeführt und wohin man sich um Hilfe wenden kann, wenn man in eine strafrechtliche Untersuchung verstrickt wird, weil euer Schiff in einen Seeunfall oder einen Verstoß gegen Umweltbestimmungen verwickelt ist – während ITF-Inspektor*innen über Fälle berichten, in denen alles schrecklich schief gelaufen ist

Deine Rechte

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

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

- Falls du als Zeuge aussagen musst, sollte dies von den zuständigen Behörden so bald wie möglich arrangiert werden. Im Anschluss solltest du zur Rückkehr auf dein Schiff bzw. zur Heimschaffung berechtigt sein.
- Du hast Anspruch auf einen Anwalt. Verlange Rechtsbeistand, bevor du Fragen beantwortest oder Erklärungen abgibst, da diese bei künftigen Rechtsverfahren gegen dich verwendet werden könnten.
- Du musst verstehen können was gesagt wird – verlange den Abbruch des Verhörs durch die Behörden, falls du etwas nicht verstehst. Falls du Schwierigkeiten mit der Sprache hast, verlange eine*n Dolmetscher*in.
- Deine Reederei ist verpflichtet, dir zu helfen – bitte deine Reederei und/oder Gewerkschaft um Rat und Unterstützung.

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

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



Falls du in eine maritime Untersuchung verwickelt wirst und Rat suchst, solltest du mit der örtlichen Gewerkschaft oder dem*der ITF-Inspektor*in Verbindung treten. Falls an deinem Aufenthaltsort niemand anzutreffen ist, kannst du dem ITF-Team zur Unterstützung von Seeleuten eine E-Mail unter seafsupport@itf.org.uk senden.

Aufrufe zur Begnadigung unschuldiger *Flying*-Besatzung

Die ITF und die ITF-Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute (ITF Seafarers' Trust) verstärken ihre Bemühungen um die Freilassung von 15 unschuldigen Seeleuten aus einem Gefängnis in Madagaskar, wo sie bereits drei Jahre ihrer Strafe

verbüßt haben. **Katie Higginbottom**, Leiterin der ITF-Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute, schildert den Fall

Die *Flying* wurde am 19. Dezember 2018 wegen unrechtmäßiger Einfahrt in madagassisches Territorium arrestiert. Alle 15 Besatzungsmitglieder wurden verhaftet, zu fünf Jahren Haft verurteilt, und jeder wurde mit einer Geldstrafe von MGA10.000.000 (£1.953,88) belegt. Der Schiffseigentümer erhielt eine Geldstrafe von MGA 2 Milliarden (£204.081,63), und das Schiff wurde vom Staat beschlagnahmt.

Die Besatzung wurde zusätzlich wegen illegalem Holzhandel

Bringen wir Santosh Kumar nach Hause

Sieben Monate nachdem eine Containerexplosion auf der *Ocean Trader* Schlagzeilen machte, verweigert die Polizei in Dubai dem Kapitän weiterhin die Heimreise. **Steve Trowsdale**, Koordinator des ITF-Inspektor*innen-Teams, beschreibt die Bemühungen der ITF, ihm zu helfen

Ein am 7. Juli 2021 soeben im Dubaier Hafen Jebel Ali geladener Container auf der *Ocean Trader* fing Feuer und explodierte, wobei Gebäude in einer Entfernung von bis zu 25 km erschüttert wurden. Zum Glück wurde niemand ernsthaft verletzt.

Ein Besatzungsmitglied entdeckte die Rauchentwicklung aus dem Container und warnte den Kapitän, der seinerseits sofort das Schiff evakuierte und die Hafenrettungsbehörden informierte. Kapitän Santosh Kumar ist ein Held. Er handelte schnell und ordnungsgemäß und rettete dadurch wahrscheinlich viele Leben.

Die Polizei befragte mehrere Crewmitglieder, darunter Kumar, im Rahmen der Ermittlungen. Die gesamte 14-köpfige Besatzung wurde in einem nahe gelegenen Hotel festgehalten. Am 28. November 2021 durften alle Seeleute außer Kumar in die Heimat zurückreisen. Die Behörden haben Kumar gegenüber keinerlei Begründung für seine fortwährende Untersuchungshaft abgegeben, und er hat keine Ahnung, wie lange man ihn festhalten will. Die ITF hat für seinen Umzug in ein eigenständiges Apartment gesorgt, damit er bessere Lebensbedingungen hat.

Der Billigflaggenstaat Komoren sowie die Eigentümer des Schiffes (die in Panama registrierte Sash Shipping Corp.) wurden von der ITF kontaktiert; beide tragen Verantwortung hinsichtlich der Crew. Darüber hinaus haben wir die Polizei

Dubais aufgefordert, aus humanitären Gründen die Heimreise des Kapitäns zu seiner Ehefrau, seinen zwei kleinen Kindern und seinem alten Vater zu erlauben. Alle sind auf sein Einkommen angewiesen, um zu überleben.

Kumar wird finanziell von der ITF unterstützt, aber er müsste seine volle Heuer erhalten, da sein Arbeitsverhältnis weiter besteht, bis er in die Heimat zurückgeführt wird. Tatsächlich hat seit März 2021 keiner der 14 Besatzungsmitglieder ordnungsgemäße Heuern erhalten, und man schuldet ihnen insgesamt mehr als USD95.000.

Die grundlegenden Menschenrechte der Besatzung sind kläglich ignoriert worden, und dennoch lassen Flaggenstaat, Schiffseigentümer und die Dubaier Polizei einen Fortbestand der Situation zu. ■

angeklagt, obwohl kein Beweis dafür auf dem Schiff gefunden wurde. Sie wurden zu 20 Jahren Haft verurteilt.

Die neun Seeleute aus China, vier aus Bangladesch und zwei aus Myanmar sind seit drei Jahren im Gefängnis. Einige begannen ihre Verträge im März 2017 und sind seit mehr als fünf Jahren von zuhause weg.

Sie wurden von Schiffseigentümer, Betreiber und Bemannungsagentur im Stich gelassen und hatten niemanden, der sie vertrat oder unterstützte. Ihre Familien hatten kein Einkommen, und die Seeleute waren am Ende ihrer Kräfte.

Um den Fall der Seeleute haben sich die der ITF angeschlossene örtliche Gewerkschaft SYGMMA sowie eine örtliche Wohltätigkeitsorganisation – The Good Samaritan Seamen's

Mission – gekümmert. Die ITF-Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute versorgte die Mission mit Geldern, um zum Kauf von Lebensmitteln und Kleidung für die inhaftierten Männer und zur Unterstützung der Angehörigen beizutragen. Die Kosten eines Anwalts für die Berufung werden ebenfalls von der ITF übernommen. Am 14. Januar 2022 schrieb die Stiftung an Andry Rajoelina, Präsident von Madagaskar, und bat ihn eindringlich, 'die humanitären Aspekte dieses Falls zu überdenken, ihnen eine Begnadigung zu erteilen und ihnen zu erlauben, möglichst umgehend nach Hause zu ihren Familien zurückzukehren'. ■



Zu Unrecht auf Mauritius festgehalten

Ein Seeunfall führte zur 18-monatigen Inhaftierung von zwei Seeleuten aus Sri Lanka, während die anderen Crewmitglieder an der Ausreise aus Mauritius gehindert wurden. Es bedurfte einer Kampagne durch die ITF und andere, um sie zu befreien, so ITF-Inspektor **Ranjan Perera**

Am 25. Juli 2020 hatten Kapitän Sunil Nandeshwar und Erster Offizier Subodha Tilakaratna Wachdienst, als die *Wakashio* vor Mauritius auf Grund lief. Die Besatzung blieb an Bord des havarierten Schiffs, bis sie zehn Tage später von den mauritischen Behörden auf dem Luftweg in ein Quarantäne-Hotel verlegt wurde.

Am 18. August wurden der Kapitän und der Erste Offizier vorläufig der Gefährdung der sicheren Navigation angeklagt – worauf eine maximale Gefängnisstrafe von 60 Jahren steht – und im Gefängnis inhaftiert. Der vom Schiffseigentümer beauftragte Rechtsanwalt konnte erreichen, dass die Anklage auf Verstoß gegen das Recht auf friedliche Durchfahrt herabgesetzt wurde, mit einer maximalen Gefängnisstrafe von fünf Jahren. Anträge auf Freilassung gegen Kautions wurden abgelehnt. Die meisten restlichen Besatzungsmitglieder wurden in einem örtlichen Hotel unter Hausarrest gestellt.

Am Jahrestag ihrer Verhaftung appellierte die ITF an den mauritischen Präsidenten Prithvirajsing Roopun, die Männer umgehend freizulassen und alle Besatzungsmitglieder in die Heimat zurückzuführen.

Am 15. Dezember 2021 wurde die formelle Anklage gegen die Männer auf die niedrigstmögliche nach mauritische Gesetzgebung reduziert – Gefährdung der sicheren Navigation. Sie zieht maximal zwei Jahre Gefängnis nach sich.

Subodha Tilakaratna beschloss, sich schuldig zu bekennen, obwohl er seine Unschuld beteuert. Der ITF gegenüber sagte er: „Nur so konnte ich die schnellstmögliche Rückkehr zu meiner... Familie sicherstellen, denn den Fall vor mauritischen Gerichten auszutragen hätte Monate oder sogar Jahre gedauert. Mein Rechtsberater konnte meinen mentalen und emotionalen Stress nachvollziehen und unterstützte meine Entscheidung rundum.“

Am 27. Dezember 2021 wurde Tilakaratna zu einer 20-monatigen Haftstrafe verurteilt, doch unter Berücksichtigung der Untersuchungshaft- und Erlasszeiten wurde er am nächsten Tag entlassen. Zwei Tage später kam er zuhause an. Den verbliebenen drei Seeleute hatte man bereits am 25. Dezember die Heimreise erlaubt.

Er erklärte: „Ich frage mich immer noch, wie man Menschen zum Verbüßen einer Strafe zwingen kann, bevor ein Fall gegen sie erwiesen ist! Und wenn dies bei bestem Rechtsbeistand so ist, wage ich nicht einmal zu fragen, was den Beschuldigten passiert, die nicht über finanzielle Mittel für einen Rechtsbeistand verfügen.“ ■

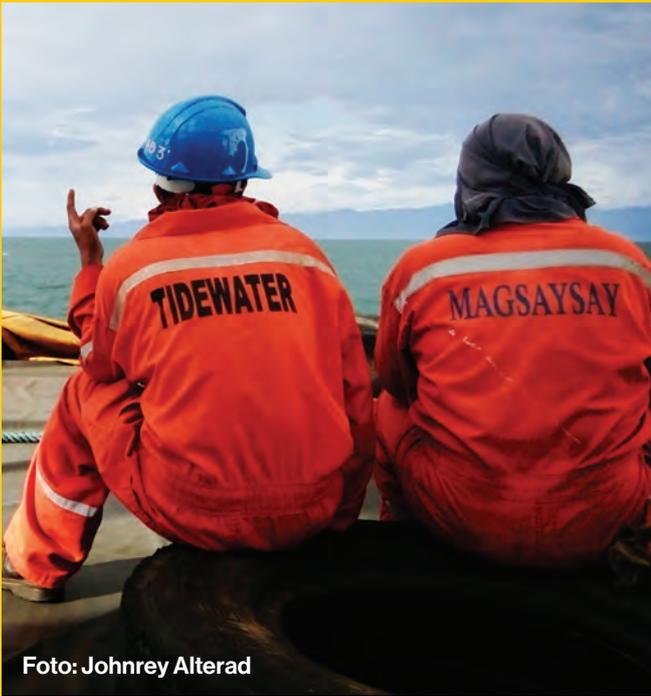


Foto: Johnrey Alterad

Zuerst Covid. Jetzt die versteckte Pandemie: psychische Gesundheit

Während der Covid-Pandemie zogen die Anrufe an die von der National Union of Seafarers of India (NUSI) für Seeleute und ihre Angehörigen rund um die Uhr betriebene psychologische Helpline 'Sahara' sprunghaft an. NUSI-Generalsekretär **Abdulgani Serang** beschreibt, wie die Gewerkschaft darauf reagiert hat

Wir haben die 'Sahara'-Hotline über die sozialen Medien, Besatzungsagenten und Reedereien intensiv gefördert, um Seeleute darauf aufmerksam zu machen, dass Hilfe zur Hand ist. Als es wieder gefahrlos möglich war, haben wir unsere Präsenzveranstaltungen zu Wohlbefinden und Stressbewältigung neu gestartet, und wir haben auch regelmäßige Live-Veranstaltungen auf Facebook durchgeführt, manchmal mit der ITF und dem norwegischen Norsk Sjømannsforbund.

Wir erhielten eine Rekordzahl von Hotline-Anrufen. 2019 waren es 679 Anrufe; zwischen April und Dezember 2020 waren es 1.275. Im Jahr 2021 stieg die Zahl auf 1.595.

Zu Beginn der Pandemie bezogen sich die meisten Anrufe auf Probleme, dessen Ursprung in der Krise beim Crewwechsel lagen – Stress, Depression und Besorgnis

seafsupport@itf.org.uk



“Wir erhielten eine Rekordzahl von Hotline-Anrufen. 2019 waren es 679 Anrufe; zwischen April und Dezember 2020 waren es 1.275. Im Jahr 2021 stieg die Zahl auf 1.595.”

wegen verlängerter Verträge, Verzögerungen bei der Heimkehr sowie finanzieller Instabilität. Im Jahr 2021 gab es eine steigende Zahl von Anrufen zu gesundheitlichen Fragen, z. B. wie man Sauerstoff und Krankenversicherung bekommen kann, sowie zur Wirksamkeit und Verfügbarkeit von Impfstoffen und ob diese sicher sind, besonders für kleine Kinder. Ab Ende 2021 drehten sich viele Anrufe von Seeleuten und ihren Angehörigen um Beziehungsfragen, darunter Trennung und Scheidung, Alkohol- und Drogenkonsum sowie Schlafmangel.

Zweifellos haben die durch die Pandemie verursachten Zweifel, finanzielle Unsicherheit und Hilflosigkeit eine psychische Gesundheitspandemie ausgelöst, die wahrscheinlich das Virus selbst überdauern kann, mit potentiell verheerenden Folgen.

NUSI musste die praktische Unterstützung verstärken. Mit Finanzierung der ITF-Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute haben wir Sauerstoff, PSA sowie medizinische Hilfe zur Verfügung gestellt. Wir starteten NUSI Salaah (Salaah bedeutet "Beratung" in Hindi) um Bildung und Berufsberatung für die Kinder von Seeleuten anzubieten – und haben dies nun auf Ehepartner erweitert, um Veranstaltungen zu Finanzverwaltung, Berufsberatung und Gründung von Kleinbetrieben bereitzustellen.

Körperliche Aktivität ist wichtig für gute psychische Gesundheit und Wohlbefinden. Zur Stressbewältigung riefen wir in unserem Hostel in Mumbai ein Meditations- und Yogaprogramm – NUSI Swasth – ins Leben und werden in Kürze Yogaveranstaltungen über unsere Social-Media-Plattformen hinweg anbieten.

Sobald es die Covid-Lage erlaubt, werden wir Gesundheitscamps mit Schwerpunkt auf Prävention von Bluthochdruck, Herzkrankheit und Diabetes organisieren, die alle unter indischen Seeleuten sehr häufig auftreten. Wir haben einen Plan für ein Programm zu ganzheitlicher Lebensweise und Wohlbefinden, darunter Aktivitäten zu gesunder Ernährung und Gewichtskontrolle, erholsamen Schlaf sowie gesunde Nutzung von elektronischen Geräten. Auch werden wir unsere Bewusstseins- und Aufklärungsveranstaltungen zu HIV und Aids erneut starten.

Die Pandemie hat hervorgehoben, wie wichtig es ist, Auszubildende und Kadetten mit Wissen und Fertigkeiten auszustatten, um dem Druck des Lebens an Bord standzuhalten. Wir unterstützen die Bemühungen der ITF, Gesundheit und Wohlbefinden zum Eingang in den Lehrplan der Schiffsakademien zu verhelfen und werden den Prozess dieses Jahr in Indien starten. ■

Die ITF-Inspektor*innen sind für dich da

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

Das sind die neuesten Inspektor*innen



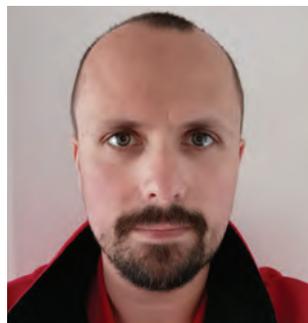
Patrick Kuronen
(Helsinki, Finnland – Finnische Seeleutegewerkschaft)

Ich startete in mein Leben auf See zu Beginn des 21. Jahrhunderts und habe auf unterschiedlichen Schiffstypen an Deck und im Maschinenraum gearbeitet. Im Jahr 2017 wurde ich zum Vorsitzenden der Bordvertretung bei Eckerö Lines Finlandia gewählt, wo ich als Bootsmann arbeitete. Als ITF-Inspektor kann ich mich für Seeleute zuhause und international einsetzen.



Evelina Saduikyte
(Dublin, Irland – SIPTU)

Ich komme aus Litauen und bin 2001 nach Irland gezogen. Seit meiner Schulzeit habe ich Informationsblätter veröffentlicht, darunter sehr beliebte Artikel über Arbeitnehmerrechte. Im Jahr 2005 wurde ich von Irlands größter Gewerkschaft SIPTU als Organisationsbeauftragte beschäftigt. Ich wurde hauptamtliche Mitarbeiterin und nutze weiterhin meine vier Sprachen, um Arbeitnehmer*innen direkt zu helfen. Ich segle, liebe das Meer und freue mich, Seeleute im Rahmen der ITF zu unterstützen.



Andreas Husa
(Bergen, Norwegen – Norsk Sjømannsforbund)

Mein Berufsweg auf See begann an Bord eines Fischereifahrzeugs, und in den letzten zwölf Jahren habe ich auf Schleppern gearbeitet und Festmacherboote betrieben. Schon früh wurde ich Gewerkschaftsvertreter für den Norsk Sjømannsforbund und wurde in den Jugendausschuss gewählt. Es ist mir eine Ehre, ITF-Inspektor zu werden und Seeleute in meinen Häfen unterstützen zu können.



Pedro Esteban (Algeciras, Spanien – ELA-Zerbitzuak)

Ich war Deckoffizier auf Tankern. Anfang 2020 wurden wir auf einem beladenen Flüssiggastanker auf den Philippinen im Stich gelassen. Acht Monate lang unterstützten uns die ITF-Inspektoren und halfen uns, unsere ausstehenden Heuern einzutreiben und in die Heimat zurückzukehren. Das war der Moment, in dem mir klar wurde, dass ich Inspektor werden und für die Rechte der Seeleute kämpfen muss.



Ryan Brazeau
(Portland/Oregon, USA – International Longshore and Warehouse Union)

Ich habe 22 Jahre in der Seeschifffahrt verbracht und bin Seemann der vierten Generation. In meiner Gewerkschaft war ich bei der Organisation von Kampagnen tätig, habe die Fälle von Seeleuten bearbeitet und einen Podcast erstellt, um Seeleuten zur Verbindung untereinander zu verhelfen. Ich freue mich darauf, meine Erfahrung und Kreativität in die ITF einzubringen, von anderen Inspektor*innen zu lernen und Lösungen für eine spürbare Verbesserung der Lebensbedingungen von Seeleuten zu finden.

Im Fokus: das Team in Lateinamerika und der Karibik

Einige der wichtigsten Rohstoffe der Welt werden aus Lateinamerika und der Karibik exportiert, darunter Zucker, Bananen, Kaffee, Melasse und Tabak. Doch mit unzähligen Häfen, verteilt über Länder wie Brasilien, Chile und Argentinien und mehr als 700 Karibikinseln, leistet unser regionales Inspektor*innen-Team Hilfestellung für alle Seeleute, die den Beistand der ITF benötigen



Roberto Jorge Alarcon (Rosario-Buenos Aires, Argentinien – CCUOMM) arbeitet seit 27 Jahren als ITF-Inspektor und seit 2003 als Team-Koordinator, nach einem langen Berufsweg auf See und einem vierjährigen Einsatz als hauptamtlicher Gewerkschafter. Er ist als Schiffskapitän gefahren, hat einen Abschluss in Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen und konnte im Rahmen von ITF-Kampagnen dazu beitragen, dass für 60 Schiffe ITF-Tarifverträge abgeschlossen wurden.



Ali Zini (Paranagua, Brasilien – CNTTL) war Vorsitzender seiner Gewerkschaft und arbeitete auf Schleppern, als er 1997 auf zwei ITF-Anfragen für einen mehrsprachigen Sprecher reagierte, der Schiffe besuchen und die Lage der Besatzung einschätzen sollte, damit der ITF-Inspektor sie unterstützen konnte. Im darauffolgenden Jahr wurde er Teilzeit-Inspektor, bevor er 2007 in ein Vollzeit-Arbeitsverhältnis wechselte.



Renialdo DeFreitas (Santos, Brasilien – CNTTL) arbeitete als nautischer Offizier, bevor er Vorsitzender der Gewerkschaft Merchant Marine Officers wurde. 1989 begann er als Teilzeit-ITF-Inspektor und leistete Pionierarbeit bei der Unterstützung von ausländischen Seeleuten in Brasilien. Vollzeit-Inspektor wurde er 1994. Er ist stolz darauf, Teil der ITF-Familie zu sein und den Crews sowohl praktische als auch moralische Unterstützung geben zu können.



Miguel Sanchez (Barranquilla, Kolumbien – UNIMPESCOL) arbeitete 18 Jahre als technischer Schiffsoffizier, bevor er 1998 zum ITF-Inspektor ernannt wurde. Er ist stolz darauf, Seeleute in kolumbianischen Häfen bei ihren berechtigten Ansprüchen auf Heuerzahlung, Heimführung, Landurlaub sowie weiteren Arbeits- und Menschenrechten unterstützen zu können.



José Ramirez (Manzanillo, Mexiko – ORDEN) wurde 2017 ITF-Inspektor, nachdem er als Schiffskapitän mit multikulturellen Besatzungen gearbeitet hatte. Er verhilft Seeleuten zu fairen Bedingungen, erfolgreichen Heimführungen und Auszahlung ausstehender Heuern. Sein Credo: 'Hilfst du einem, hilfst du allen'.



Enrique Lozano (Veracruz, Mexiko – ORDEN) ist seit 1989 Gewerkschaftsmitglied und hat 16 Jahre auf See gearbeitet, als Kadett, nautischer Offizier und Kapitän. 2003 wurde er ITF-Inspektor, nachdem er selbst als Kapitän der Besatzung eines aufgegebenen Schiffes mit Malaria an Bord in Afrika die Unterstützung der ITF erfahren hatte. Er freut sich sehr, Besatzungsmitgliedern helfen zu können.



Luis C. Fruto (Balboa-Cristobal, Panama - SITRASERMAP) wurde nach zwölf Jahren als nautischer Offizier und Schlepperkapitän 2007 ITF-Inspektor. Seit 1989 ist er Mitglied seiner Gewerkschaft, darunter vier Jahre als Generalsekretär, hatte einen Lehrauftrag an der Maritimen Akademie von Panama und besitzt einen Masterabschluss in Schiffs- und Arbeitssicherheit.



José A. Claudio Baez (San Juan, Puerto Rico – ILA, AFL-CIO) war Hafenbeschäftigter und Prüfer und ist Präsident der Ausschusswahlen in seiner Gewerkschaft, ILA Local 1740. Jose setzt sich weiterhin dafür ein, dass Crewmitglieder kostenlos gegen Covid geimpft werden und in ihrer Freizeit Erholungsorte mit kostenlosem WLAN vorfinden.

Die ITF-Netzwerke kommen dir zu Hilfe

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



Netzwerk Lateinamerika/Karibik

Das Netzwerk ist dort tätig, wo die ITF keine Inspektor*innen hat, und setzt sich aus Vertreter*innen von ITF-Mitgliedsorganisationen zusammen. Es baut Stärke in der Region auf, indem hilfebedürftige Seeleute unterstützt und Solidaritätsaktionen mit Hafenbeschäftigten durchgeführt werden. Das Netzwerk beteiligt sich aktiv an ITF-Kampagnen.

Kontaktaufnahme mit dem Netzwerk-Koordinator für Lateinamerika/Karibik:

Steve Trowsdale (Großbritannien)

E-Mail: seafsupport@itf.org.uk

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



Netzwerk Arabische Welt & Iran

Unsere Arbeit in diesem Jahr wurde weiterhin von einigen Schiffseigentümern zusätzlich erschwert, indem sie die Covid-Pandemie als Vorwand dafür nutzten, sich nicht um die Beschwerden und Unterstützungsaufrufe der Seeleute zu kümmern. Dessen ungeachtet zeigten die gewerkschaftlichen Kontakte der ITF in unserer Region unermüdlichen Einsatz und leisteten Hunderten von Seeleuten Unterstützung: Sie halfen bei Heuerzahlung, medizinischer Versorgung und Rückkehr in die Heimat.

Im Jahr 2021 verzeichneten wir eine erhebliche Zunahme der Hilfsersuchen von Seeleuten. Wir beschäftigten uns mit 136 Fällen und konnten ausstehende Heuern in Höhe von insgesamt US\$7.325.864 sicherstellen. Dabei handelte es sich oft um schwerwiegende Fälle von Zurücklassung. Unsere Kontakte leisteten einen enormen Beitrag zu diesem Erfolg.

Wir haben uns verpflichtet, unser Netzwerk kontinuierlich zu entwickeln, zu festigen und auszubauen, damit wir noch mehr Seeleute auf Schiffen unterstützen können, die Häfen in der arabischen Welt und im Iran anlaufen.

Kontaktaufnahme mit dem Netzwerk-Koordinator für die arabische Welt und den Iran:

Mohamed Arrachedi (Spanien)

Tel.: (+34629) 419 007

E-Mail: arrachedi_mohamed@itf.org.uk

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



Netzwerk Westafrika

Kontaktaufnahme mit dem Netzwerk-Koordinator für Westafrika:

Bayla Sow (Burkina Faso)

E-Mail: seafsupport@itf.org.uk

(Neun Kontakte in Benin, Kamerun, Elfenbeinküste, Gabun, Guinea-Bissau, Guinea-Conakry, Liberia, Senegal und Togo)



Netzwerk Asien/Pazifik

In ihren Heimatländern haben unsere Kontakte den Seeleuten konkrete Unterstützung und Hilfe geleistet und das regionale Netzwerk errichtet.

Mit Stichtag 31. Dezember 2021 hatte das Netzwerk im laufenden Jahr 114 Fälle abgeschlossen. Dazu gehörten die Zurücklassung von Seeleuten, Ansprüche auf unbezahlte Heuern, verspätete Ziehscheine in der Heimat, Probleme bei der Heimführung, Arbeitsunfälle und die Anforderung medizinischer Behandlung.

Während der Covid-Pandemie war die größte Sorge der Seeleute, ob es ihnen möglich war, in ihrem nächsten Hafen abzumustern. Unsere Kontakte unterstützten die Seeleute innerhalb ihrer jeweiligen Häfen, speziell in Thailand und Malaysia, auf unterschiedlichste Weise. Dazu gehörten die Kontaktaufnahme zu lokalen Behörden, relevanten Botschaften, Hafenagenten und Reedern. Es gelang ihnen, die Heimführung von über 600 Seeleuten in die Wege zu leiten – in manchen Fällen waren diese bereits mehr als 16 Monate an Bord.

Kontaktaufnahme mit dem Netzwerk-Koordinator für Asien/Pazifik:

Jason Lam (Hongkong)

Tel.: (+852) 9735 3579

E-Mail: lam_jason@itf.org.uk

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



Billigflaggen: eine Richtlinie für Seeleute

Was ist eine Billigflagge?

Bei einem Billigflaggenschiff (FOC) handelt es sich um ein Schiff, das durch die Zahlung von Registergebühren unter der Flagge eines Staates fährt, die nicht dem Staat des Eigentümers entspricht.

Warum gibt es sie?

Auf einem zunehmend wettbewerbsorientierten Schifffahrtsmarkt bieten Billigflaggen eine Möglichkeit zur Kostensenkung und Verantwortungsminimierung, wobei auf die Rechte und das Wohlergehen von Seeleuten wenig oder keine Rücksicht genommen wird. Schiffseigentümer nutzen Billigflaggen, um eine Lücke in der internationalen Gesetzgebung zu nutzen und somit die Arbeitsnormen im Land der Eigentümerschaft zu umgehen. Sie werden zum Instrument für die Zahlung niedriger Heuern und das Erzwingen langer Arbeitszeiten und unsicherer Arbeitsbedingungen für Seeleute. Als Motivation für das 'Ausflaggen' dienen dem Schiffseigentümer vielleicht auch günstige Registrierungsgebühren und niedrige oder gar keine Steuern.

Länder entscheiden sich für die Einrichtung von Registern um Geld zu verdienen, ohne die üblichen Verantwortlichkeiten gegenüber der Crew wahrzunehmen, die mit einem echten Flaggenstaat einhergehen. Einige dieser Register haben unzureichende Sicherheits- und Arbeitsstandards und legen keine Beschränkung auf die Nationalität der Besatzungsmitglieder auf. Nach Auffassung der ITF sollte es eine echte Verbindung zwischen dem wirklichen Eigentümer

und der Flagge eines Schiffes geben, in Übereinstimmung mit dem Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen UNCLOS.

Wer entscheidet, was ein Billigflaggenregister ist?

Über ihren Fair-Practices-Ausschuss (FPC) erklärt die ITF ein Register zu einer Billigflagge. Dabei wird untersucht:

- wie viele Schiffe ausländischer Eigentümer registriert sind und unter der Flagge des Landes fahren;
- ob der Flaggenstaat fähig und willens ist, die internationalen Mindestsozialnormen auf seinen Schiffen durchzusetzen, darunter die Einhaltung grundlegender Menschen- und Gewerkschaftsrechte, und ob der Staat die diese Schutzvorschriften umfassenden Übereinkommen und Empfehlungen der Internationalen Arbeitsorganisation ratifiziert hat; und
- wie die Sicherheits- und Umweltbilanz des Flaggenstaats aussieht. Als Grundlage hierfür dienen die Schiffsinspektionen der Hafenstaatenkontrolle, die Anzahl der Mängel und Festhaltemaßnahmen sowie die Feststellung, ob der Staat die Übereinkommen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation ratifiziert hat und diese durchsetzt.

Wie viele Billigflaggen gibt es?

Im Januar 2022 gab es 42 Billigflaggen, sieben mehr als im Jahr zuvor. Im August 2021 fügte die ITF ihrer Liste von Billigflaggenregistern sieben Staaten hinzu: Kamerun, Cookinseln, Palau, Sierra Leone, St. Kitts & Nevis, Tansania (Sansibar) und Togo. Viele davon weisen eine schlechte

“Was Billigflaggenstaaten tun, ist moralisch unverantwortlich. Sie nehmen die Registergebühren an, sind aber weder willens noch fähig, das Wohlergehen der Seeleute auf diesen Schiffe zu gewährleisten... Wenn man zu einem Flaggenstaat wird, muss damit auch eine große Verantwortung übernommen werden. Durch das Ankreuzen von Kästchen übernimmt man keine Verantwortung. Letzlich müssen zuviele Seeleute leiden, damit Schiffseigentümer ihre Besatzungskosten um ein paar Dollar senken können.”

– David Heindel, Vorsitzender der ITF-Seeleutesektion

Bilanz auf, wenn es um den Schutz der auf Schiffen unter ihrer Flagge arbeitenden Seeleute geht.

Was bedeuten Billigflaggen für Seeleute?

ITF-Inspektionen von Billigflaggenschiffen haben einen ganzen Katalog des Missbrauchs von Seeleuten ans Licht gebracht:

- äußerst niedrige Bezahlung
- schlechte Bedingungen an Bord
- unzureichende Versorgung mit Lebensmitteln und sauberem Trinkwasser
- lange Arbeitszeiten ohne angemessene Ruhezeiten und daraus resultierend Stressbelastung und Übermüdung
- verzögerte oder gar nicht getätigte Bezahlung, oft monatelang
- unsichere Schiffe
- unzureichende Sicherheitspraktiken, die zu ernsthaften Unfällen führen, mit geringen Chancen auf Entschädigung ohne Hilfe

Viele Billigflaggenseeleute sind einfach zu verängstigt, um sich zu beschweren.

Ich arbeite auf einem Billigflaggenschiff – wer kann mich schützen?

Die Heimatländer der Besatzungsmitglieder können wenig zu deren Schutz beitragen, weil die an Bord anzuwendenden Vorschriften oft die des Registerstaats sind. Und da Billig-

flaggenschiffe keine echte Nationalität haben, sind sie außerhalb der Reichweite einer einzelnen nationalen Seeleutengewerkschaft. Genau hier setzt die ITF an.

Die ITF hat einen einzigartigen und machtvollen Einfluss auf die Heuern und Arbeitsbedingungen von Seeleuten auf Billigflaggenschiffen. Überwacht und durchgesetzt wird dies durch die Arbeit der ITF-Inspektor*innen, die auf die Beschwerden und Hilferufe von Seeleuten reagieren und diese überprüfen. Unermüdlich arbeiten sie mit örtlichen maritimen Gewerkschaften zusammen, um die Rechte von Seeleuten dort zu fördern und zu schützen, wo weder Schiffseigentümer noch Flaggenstaaten bereit sind, ihren Verpflichtungen nachzukommen. Und sie überwachen die ITF-Verträge, um deren Einhaltung auf den Schiffen zu gewährleisten.

Im Jahr 2021 konnte das ITF-Inspektor*innen-Team eine Summe von insgesamt USD 37.291.112 an ausstehenden Heuern und Entschädigungszahlungen bei Tod oder Verletzung im Namen von Seeleuten sicherstellen, die sich an niemanden sonst wenden konnten.

Bei Schwierigkeiten an Bord sollte man Verbindung mit einer örtlichen Gewerkschaft oder dem*der ITF- Inspektor*in im derzeitigen Aufenthaltsland oder in dem Land aufnehmen, das angesteuert wird. Sollte dort keine Gewerkschaft oder Inspektor*in sein, genügt eine E-Mail an das ITF-Team zur Unterstützung von Seeleuten unter seafsupport@itf.org.uk. ■

Im Billigflaggenverzeichnis geführte Schiffsregister (Stand: Januar 2022)

- Antigua & Barbuda
- Bahamas
- Barbados
- Belize
- Bermuda
- Bolivien
- Kambodscha
- Kamerun
- Kaiman-Inseln
- Komoren
- Cookinseln
- Curaçao
- Zypern
- Äquatorialguinea
- Färöer-Inseln
- Französisches Internationales Schiffsregister (FIS)
- Deutsches Internationales Schiffsregister (GIS)
- Georgien
- Gibraltar
- Honduras
- Jamaika
- Libanon
- Liberia
- Malta
- Madeira
- Marshall-Inseln
- Mauritius
- Moldawien
- Mongolei
- Myanmar
- Nordkorea
- Palau
- Panama
- São Tomé & Príncipe
- Sierra Leone
- St. Kitts und Nevis
- St. Vincent
- Sri Lanka
- Tansania (Sansibar)
- Togo
- Tonga
- Vanuatu

ITF startet Kampagne zu Rechten von Fischereibesetzten im Vereinigten Königreich

Als Reaktion auf fortgesetzte Ausbeutung von Arbeitskräften sowie Unterbezahlung von Migranten an Bord von Fischereifahrzeugen des Vereinigten Königreichs beteiligt sich die ITF an einem Forschungsauftrag, um ihre neue Kampagne zu Gerechtigkeit in der Fischerei zu gestalten.

Chris Williams, Leiter der britischen ITF-Fischereikampagne, erzählt uns mehr darüber

Die Fischereiindustrie des Vereinigten Königreichs hat sich den Berichten über Menschenrechtsverletzungen an Bord ihrer Schiffe nicht entziehen können. Doch über die schockierendsten Fälle hinaus erleben Fischereibesetzte extreme Arbeitszeiten ohne Ruhezeiten oder arbeitsfreie Tage. In einigen Bereichen der Branche wurde von Zwangsarbeit berichtet, und Arbeitsmigranten in der Fischerei sind einem hohen Missbrauchsrisiko ausgesetzt.

Aus diesem Grund ist die ITF mit der 'Seafarers' Charity' und dem 'University of Nottingham Rights Lab' eine Partnerschaft eingegangen, um die Rechte von Fischereibesetzten über das gesamte Vereinigte Königreich hinweg zu untersuchen. Das Rights Lab (Rechtelabor) hat nationale und ausländische Besatzungsmitglieder in der Fischerei persönlich und online befragt und zusätzlich Interviews mit Arbeitsmigranten in der Branche durchgeführt. Die Ergebnisse werden als Grundlage für die neue britische ITF-Kampagne zu Gerechtigkeit in der Fischereiwirtschaft dienen, die 2022 startet.

Dr. Jess Sparks, stellvertretende Leiterin des Programms für Ökosysteme und Umwelt des Rights Lab, dazu: "Diese Kampagne ist unerlässlich, da einige Arbeitsmigranten in der Fischerei im Vereinigten Königreich von einem System missbraucht werden, das große Heuerunterschiede, überlange Arbeitszeiten sowie systematische Diskriminierung zulässt. (Diese werden) alle verstärkt durch Einwanderungsregelungen, die Arbeitnehmer*innen entmachten und ihre Gefährdung durch schlechte Arbeitspraktiken erhöhen. Indem die Stimmen der Arbeitsmigranten in der Fischerei in die Kampagne eingebracht werden... stellt man sicher, dass Entscheidungen nicht ohne sie für sie getroffen werden."

Die Fischereiindustrie des Vereinigten Königreichs ist komplex. Schiffsgröße, demografische Daten der Besatzung,

Zielarten und Märkte sind in der britischen Fischereiflotte sehr unterschiedlich. Es gibt 5.783 Fischereifahrzeuge mit Arbeitsplätzen für insgesamt 11.298 Fischer. Geschätzte 72 Prozent der Arbeitskräfte sind Staatsbürger des Vereinigten Königreichs, 20 Prozent kommen von außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) und acht Prozent sind EWR-Staatsbürger.

Die Arbeitsgruppe der drei Organisationen hat Gewerkschaften zusammengebracht und einen runden Tisch von Vertretern der gesetzgebenden Gremien organisiert, die für Durchsetzung und Regulierung in diesem Sektor verantwortlich sind. Für viele dieser Hauptakteure stellt dies die erstmalige Möglichkeit dar, diese Themen gemeinsam zu besprechen.

Die Arbeitsbedingungen in der Branche sind stärker in den Blickpunkt gerückt, seitdem die britische Regierung das IAO-Übereinkommen über die Arbeit im Fischereisektor (Übereinkommen 188) ratifiziert hat. Das Übereinkommen soll sicherstellen, dass Fischereibesetzte weltweit anständige Arbeits- und Lebensbedingungen haben, indem ein grundlegender Verpflichtungsrahmen für Arbeitgeber und Regierungen festgelegt wird.

Tina Barnes, zuständig für Folgenabschätzung bei der Seafarers' Charity, die Finanzhilfen an Sozialdienste für Seeleute vergibt, sagte: "Die Mitwirkung an diesen Forschungsarbeiten wird uns Anhaltspunkte liefern, wie wir unsere Zuschüsse am besten einsetzen können, um Arbeitsbedingungen zu verbessern und die britische Fischereiindustrie zu einer attraktiven Berufsoption für Fischereibesetzte innerhalb und außerhalb des Vereinigten Königreichs zu machen." ■



ITF intensiviert irische Fischereikampagne, während Missbrauch von Migranten andauert

Die ITF hat ihre Kampagne in der irischen Fischereiflotte intensiviert, so **Michael O'Brien**, Leiter der ITF-Kampagne im Fischereisektor Irlands, weil das staatliche Genehmigungssystem für Arbeitsmigranten in der Fischereiwirtschaft sein Ziel verfehlt

Das Atypische Arbeitssystem für nicht-europäische Fischereibesetzende – weitgehend auf ITF-Agitation zurückzuführen – wurde von der irischen Regierung im Jahr 2016 geschaffen, um Missbräuche im Sektor entschlossen anzugehen.

Doch in Wirklichkeit leiden die meisten in der Flotte arbeitenden Arbeitsmigranten – sowohl die im Atypischen System erfassten als auch die nicht erfassten – weiterhin unter Missbrauch durch grobe Überarbeitung und daraus folgenden Verletzungen, in Verbindung mit Löhnen unter dem Mindestlohn. Die Lage ist so schlecht, dass die ITF 35 Fischer erfolgreich in das staatliche Leitsystem für Menschenhandel aufnehmen ließ. Leider sind bisher keine Verurteilungen der sich missbräuchlich verhaltenden Schiffseigentümer erfolgt.

Infolgedessen wollten wir Anfang 2021 wissen, wie es den Fischerei-Migranten nach der Störung durch die ersten Covid-Lockdowns ergangen ist. Die ITF finanzierte qualitative Forschung durch die Rechtsabteilung der Maynooth University, mit vertiefenden Interviews von Wanderfischereibesetzenden aus Ägypten, Ghana und den Philippinen, welche die Hauptnationalitäten auf irischen Fischereifahrzeugen darstellen.

Die im Oktober 2021 veröffentlichten Ergebnisse erhielten breite öffentliche Beachtung in den nationalen Medien und führten zu Diskussionen im Nationalparlament sowie einer Reaktion des Taoiseach (Premierministers).

Sie zeigten ein nur allzu vertrautes Bild: Arbeitszeiten von 15 bis 20 Stunden, rassistischer Missbrauch und

Nötigung zu illegalen Handlungen wie Überquotenfischung – diese gehörten zu den häufigsten von Arten von Ausbeutung und Missbrauch, die von den Befragten im Rahmen der Forschung geschildert wurden.

Selbst wenn die ITF oder die irischen Behörden diese Missbräuche aufdecken und die Gerichte oder die Kommission für Arbeitsbeziehungen gegen die Schiffseigentümer urteilen, haben die Strafen nicht ausgereicht, um eine Kultur des wiederholten Verstoßes zu verhindern.

Kurz nach der Veröffentlichung des Berichts gab die Regierung eine Überprüfung des Atypischen Arbeitssystems bekannt. Im Februar 2022 legte die ITF eine umfassende Eingabe vor und rief dazu auf, das System zu verwerfen. Wir betonten seine Nachteile in Bezug auf Lohnzahlung und Visastatus im Vergleich zu anderen Arbeitsgenehmigungssystemen, die den Arbeitsmigranten nicht auf unbefristete Zeit an einen einzigen Arbeitgeber binden. Und wir haben den Standpunkt vertreten, dass man nicht dokumentierten Fischereibesetzenden einen Weg zur Beantragung ihres Visums aufzeigen müsse.

Die Veränderungen, für die wir uns einsetzen, können für sich genommen nicht die Beseitigung jeglicher Form von Missbrauch in der irischen Fischerei garantieren. Sie werden jedoch dazu dienen, Arbeitsmigranten unter den Fischern zu befähigen, sich zu organisieren, ihre Rechte leichter durchzusetzen und gegebenenfalls Rechtsmittel einzulegen. ■

Hafenbeschäftigte sind nicht das Problem in der Lieferkette

Hafenbeschäftigte, Seeleute und Beschäftigte im Straßentransport fechten Behauptungen aus der Branche an, dass sie ursächlich für Unterbrechungen in der Versorgungskette sowie für Liefer- und Leistungsverzögerungen während der Covid-19-Pandemie verantwortlich seien. **Steve Biggs**, leitender Sektionsassistent der ITF-Sektion Häfen, analysiert die wirklichen Probleme

In vielen Teilen der Welt gibt es eine zunehmende Überlastung der Häfen und Straßen. Daran sind nicht die Beschäftigten im Transport und Verkehr Schuld. Der Stau entsteht durch die Kollision zwischen dem unkontrollierten Kartellverhalten der globalen Schifffahrtsindustrie und einem massiven Aufschwung der Verbrauchernachfrage neben einem weltweiten Mangel an Lkw-Fahrpersonal.

Die Pandemie hat fast alle Aspekte der globalen Lieferkette gestört. Fabriken wurden heruntergefahren oder gezwungen, die Produktion zu drosseln aufgrund der weitverbreiteten Fälle von Covid-19 in Ländern mit der weltweit meisten Produktionskapazität, insbesondere China.

Schifffahrtsunternehmen haben falsch kalkuliert: Sie haben in Erwartung eines Nachfragerückgangs im globalen Warenverkehr während der Pandemie ihre Fahrpläne reduziert, während die Verbrauchernachfrage in Wirklichkeit anstieg. Dieser Anstieg sättigte das System für Nachschubtransport an die Fabriken, während eine extreme Knappheit an Schiffscontainern zu einer Anhäufung von fertigen Produkten in Lagerhallen und Häfen in China und ganz Asien führte.

Die Ursache dieses Engpasses war darauf zurückzuführen, dass die Container in den falschen Orten festsaßen. So verschifft China z. B. weltweit riesige Mengen persönlicher Schutzausrüstung (PSA), doch die leeren Container verblieben in den vielen Ländern, die nichts an China zurück verschiffen. Währenddessen stieg die Güterproduktion in



China stark an, um die Verbrauchernachfrage zu befriedigen.

Die Containerknappheit gepaart mit einer erhöhten Nachfrage im Schiffsverkehr führten zu Preistreiberei – die unverhältnismäßige Erhöhung der Preise für Güter und Dienstleistungen – und die Frachttransportkosten explodierten. Der starke Zustrom von Schiffen überwältigte die Häfen. Auswirkungen zeigten auch die Unternehmensentscheidungen zur Quarantäne von Lkw-Fahrer*innen und Hafenbeschäftigten.

In den USA bedankte sich Präsident Biden öffentlich bei Willie Adams, dem Präsidenten der International Longshore and Warehouse Union (ILWU), und all seinen Mitgliedern dafür, dass sie während der gesamten Pandemie mit ihrer harten Arbeit die Güterversorgung aufrecht erhalten haben. Er rief die Unternehmen dazu auf, dem Beispiel der Gewerkschaften zu folgen und ihren Teil beizutragen, um die Lieferkette zu entlasten. "Man nennt sie nicht umsonst eine Lieferkette. Sie umfasst ebenfalls Terminalbetreiber, Eisenbahnen, Speditionen, Verlader sowie andere Händler.

"Wenn der Privatsektor sich nicht starker bemüht, werden wir sie zum Handeln auffordern. Unser Ziel ist es, nicht nur durch diesen unmittelbaren Engpass zu kommen, sondern die durch diese Pandemie aufgeworfenen langjährigen Schwächen unserer Transportlieferkette zu beheben."

Die ITF steht an der Seite der ihr angeschlossenen Gewerkschaften der Hafenbeschäftigten in der Forderung nach einer korrekten Lageanalyse sowie Respekt für die äußerst schwierige Aufgabe, die Hafenbeschäftigte unter enormem Druck ausführen. ■



OUT OF SIGHT NOT OUT OF MIND

40 PORTRAITS OF SEAFARERS BY SEAFARERS

Einen Blick auf Seeleute, von Seeleuten

Katie Higginbottom, Leiterin der ITF-Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute (ITF Seafarers' Trust), berichtet darüber, wie die Organisation 2021 ihr 40-jähriges Jubiläum beging

Zur Feier unseres 40. Jahres der Bereitstellung von Dienstleistungen für Seeleute wollte die ITF-Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute die Seeleute selbst hervorheben, in ihren eigenen Worten und Bildern.

Wir haben einen Fotowettbewerb durchgeführt – "Out of Sight, not Out of Mind" (Außer Sichtweite, aber nicht vergessen) – und daraus entstand eine limitierte Buchausgabe mit 40 Seeleute-Portraits von Seeleuten.

Die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften stellten Regierungsvertretern und Gesetzgebern rund um die Welt

das Buch vor, um die wesentliche Rolle und wirklichen Erfahrungen von Seeleuten zu veranschaulichen, die den internationalen Handel ermöglichen.

Hoherfreut waren wir darüber, dass die in London (Großbritannien) ansässige Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) eine zweiwöchige Ausstellung der Bilder aus dem Buch anlässlich ihrer Jahresversammlung präsentierte, auf der Regierungsdelegationen aus aller Welt zusammenkommen, um das Arbeitsprogramm der IMO zu genehmigen und Ratsmitglieder zu wählen. Die Ausstellung kann jetzt auch online besichtigt werden, unter <https://www.seafarerstrust.org/exhibition>.

Bei der Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute handelt es sich um den gemeinnützigen Arm der ITF – weiterführende Informationen unter www.seafarerstrust.org ■



Foto: Rommel Roma



Foto: Micheal Obaje Enefola
"A sailor with a golden heart"

Alle prämierten Fotos aus "Out of Sight, not Out of Mind - 40 Portraits of Seafarers by Seafarers" können hier online betrachtet werden: <https://www.seafarerstrust.org/what-we-do/photo-competition-2021>

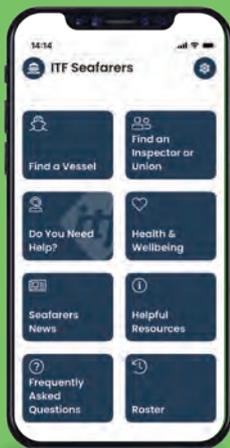


INTERNATIONALE
TRANSPORT-
ARBEITER-
FÖDERATION

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

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

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



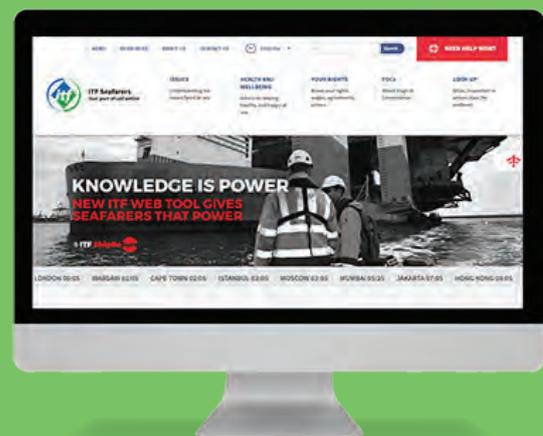
ITF Seafarers

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



ITF Global

- Schritt halten mit ITF- und Gewerkschaftsnachrichten
- Über unsere Kampagnen auf dem Laufenden bleiben
- Mehr über die ITF und ihre Gewerkschaften erfahren.



ITF-Websites

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

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

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

Soziale Medien der ITF



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



- Folge uns unter www.instagram.com/ITFseafarerssupport