

Seeleute-Bulletin

German | Nr.31/2017

Internationale Transportarbeiter-Föderation



In dieser Ausgabe:

Die undurchsichtige Welt der Billigflaggen Neue Schutzmaßnahmen gegen Zurücklassung Leitfaden mit wichtigen Infos zum Heraustrennen



Inhalt

4
Billigflaggenkampagne in
Zahlen

5-8 Leben auf See

Nachrichten vor Ort

9-11
Gewerkschaften in Aktion

Algerien, Myanmar und die Ukraine

12-15
Erhaltung von
Arbeitsplätzen

Kabotage

16-17
Bedrohung
auf See

Piraterie und blinde Passagiere

18 Im Profil

Nautikerin mit Vorreiterrolle

Herausnehmbarer Leitfaden

> Acht Seiten Kontaktdaten und Ratschläge

19-21
Gesundheit
und
Wohlbefinden

Stress und Depression

22-24Billigflaggen
und
Globalisierung

Skandal aufgedeckt 25-26 MLC aktuell

Schutzmaßnahmen gegen Zurücklassung

27-28
Branchenentwicklungen

Unbemannte Schiffe

29 Trust-Themen

Tipps für's Wohlbefinden

30-31 Hafenbeschäftigte

Laschen, sowie Gesundheit und Sicherheit 32-34
Fischereibeschäftigte

Hoffnungsschimmer am Horizont?

35 Hubs

Algerische Beschäftigte vereinen

Bei der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF)) handelt es sich um einen internationalen Gewerkschaftsdachverband von Verkehrsgewerkschaften, der um die 4,5 Millionen Beschäftigte in der Verkehrswirtschaft in 700 Gewerkschaften von ca. 150 Ländern vertritt, darunter 300.000 Seeleute. Sie gliedert sich in acht Fachsektionen auf: Seeleute, Fischereiwirtschaft, Binnenschifffahrt, Häfen, Eisenbahn, Straßentransport, Zivilluftfahrt und Fremdenverkehrsdienste. Die ITF vertritt Arbeitnehmer/innen im Verkehrssektor auf weltweiter Ebene und fördert ihre Interessen durch globale Kampagnen und Solidarität. Weltweit arbeiten in den Häfen 137 Inspektor/innen und Kontaktpersonen für die ITF.

ITF SEELEUTE-BULLETIN NR. 31/2017

Von der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF), 49-60 Borough Road, London SE1 1DR, Großbritannien, im Jahr 2017 veröffentlicht. Weitere Exemplare des Seeleute-Bulletins (in arabischer, chinesischer, deutscher, englischer, indonesischer, japanischer, myanmarischer, russischer, spanischer und türkischer Sprache) sind bei der ITF unter obiger Adresse erhältlich. Darüber hinaus können PDFs unter www.itfglobal.org/de/resources/reports-publications/seafarers-bulletin heruntergeladen werden.

Webseite: www.itfseafarers.org | E-Mail: mail@itf.org.uk | Tel.: (+4420) 7403 2733 | Fax: (+4420) 7357 7871 Titelbild: Jörgen Språng/ISWAN

Willkommen



Mit den im April 2016 veröffentlichten Panama-Papieren kam die enorme Gewinngier der Konzerne und die Steuerflucht ans Licht. In den trüben Gewässern der unter Billigflaggen betriebenen Schiffe, bei denen Schiffseigentümer durch komplexe Eigentumsstrukturen Vorschriften und Verpflichtungen umgehen, ist die Situation seit langer Zeit ähnlich gelagert. Wir beschäftigen uns mit dieser Thematik und präsentieren zwei Berichte, welche die menschlichen Kosten für Seeleute auf Billigflaggenschiffen veranschaulichen.

Wir werfen erneut einen Blick darauf, wie wichtig die Sicherung nationaler maritimer Fähigkeiten und Arbeitsplätze in der heimischen Schifffahrtsindustrie eines Staates ist – weithin bekannt als Kabotage. Wir berichten von dem andauernden Kampf, dem die Gewerkschaften in vielen Staaten ausgesetzt sind, und vermelden auch ein paar Erfolge, um Inspiration und Hoffnung zu stiften.

Unser Bericht über euer Wohlbefinden befasst sich mit der besorgniserregenden Thematik Depression und Selbstmord, und warum Seeleute vielleicht besonders gefährdet sind. Wir verweisen auf Supportdienste und liefern nützliche Hinweise, was man selbst für sich tun kann.

Wir heben die sehr realen Gefahren für Seeleute hervor, die beim Zwang zur Ausübung von Hafenarbeitertätigkeiten entstehen können, und liefern die nötigen Informationen, um solche Fälle melden zu können. Zum Thema Hafenbeschäftigte berichten wir über eine neue große Studie, die nachweist, dass der oben-nach-unten-Ansatz globaler Containerterminals zur Gesundheit und Sicherheit der Beschäftigten am Arbeitsplatz ihre Arbeitnehmer/innen hängen lässt. Wir fordern einen stärkeren partizipativen Ansatz, der besseren Schutz für Beschäftigte bietet.

Wichtige neue Schutzmaßnahmen gemäß Seearbeitsübereinkommen müssen euch bewusst sein, falls ihr zurückgelassen werdet. Befindet man sich in einer so schrecklichen Lage, muss jedoch schnell gehandelt werden – also bitte die Zeit nehmen, unseren Artikel zu diesem Thema sorgfältig zu lesen.

Wir stellen euch Cinthia Díaz vor, eine dynamische, junge nautische Offizierin. Sie und Tausende weitere junge männliche und weibliche Aktivisten stellen die Zukunft unserer Gewerkschaftsbewegung im Verkehrssektor dar.

Darüber hinaus findet ihr unseren üblichen herausnehmbaren Leitfaden mit Informationen darüber, wo und wie man im Bedarfsfall Hilfe bekommen kann.

Erfreut kann ich feststellen, dass uns viele positive Meldungen von Gewerkschaften und ITF-Inspektor/innen vorliegen, die dort draußen Tag für Tag in eurem Namen arbeiten und Erfolge erzielen. Es gibt unzählige weitere Fälle der Ausbeutung und Misshandlung von Seeleuten – besonders in der Fischereiwirtschaft – doch ihr werdet hoffentlich die Botschaft mitnehmen, dass die Mitgliedschaft in einer Gewerkschaft als Teil der internationalen ITF-Familie euch und euren Rechten den besten Schutz gewährt.

Steve CottonITF-Generalsekretär

Die ITF-Billigflaggenkampagne in Zahlen

ITF-Inspektionen

(bei Redaktionsschluss)

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



Gesamtsumme beigetriebener Heuern

(bei Redaktionsschluss)



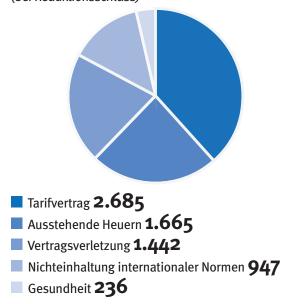
Gesamtzahl Inspektionen **9.502**

■ MIT Problemen **7.082**

OHNE Probleme **2.420**

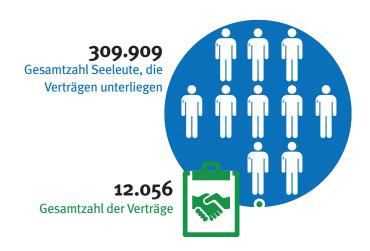
Die im Rahmen von ITF-Inspektionen angetroffenen fünf größten Problembereiche

(bei Redaktionsschluss)



ITF-Verträgen unterliegende Schiffe und Seeleute

(bei Redaktionsschluss)



Nachrichten



Seemann bricht zusammen: Gefahren bei der Übernahme von Hafenarbeit

ITF-Inspektor
Christian Roos war
Zeuge, als ein
Seemann aus
Erschöpfung
zusammenbrach –
mit beinahe
tödlichem Ausgang.
Die Risiken der
Ausübung von
Hafenarbeitertätigkeiten lagen auf der
Hand.

Die Besatzung war Anfang September 2016 auf der *Elb-feeder* zusammengekommen, um ITF-Inspektoren in Belgien bei ihren Warnungen vor den Gefahren der Übernahme von Hafenarbeit zuzuhören, als der Seemann zusammenbrach.

Die Inspektoren riefen sofort 112 an, um medizinische Hilfe zu bekommen, und Hafenbeschäftigte vom Terminal halfen mit einem Defibrillator sowie anderen Erste-Hilfe-Maßnahmen. Die an Bord gekommenen Rettungssanitäter lobten dieses schnelle Handeln , wodurch das Leben des Mannes gerettet werden konnte. Nach sechstägiger Behandlung im Krankenhaus wurde er in seine Heimat zurückgeführt.

Nach Aussage der Besatzung arbeitete er seit 28 Stunden; also gingen wir wieder an Bord um nachzuforschen. Wir stellten fest, dass die Besatzung im Hafen eines anderen Staates angewiesen worden war, Lascharbeiten durchzuführen. Solche Maßnahmen führen dazu, dass Besatzungsmitglieder zu wenig Zeit zum Entspannen, für Landgang und zur Kontaktaufnahme mit ihren Familien haben. Routinearbeiten wie Wäsche waschen, die normalerweise während der freien Zeit im Hafen erledigt werden, müssen vor der Ruhezeit in Angriff genommen werden.

Wir erfuhren, dass die Besatzungsmitglieder der *Elbfeeder* oft 14-Stunden-Schichten arbeiteten und jeden Monat bis zu 100 Stunden mehr als die garantierten Überstunden von 103 Stunden ableisteten. Viele arbeiteten unglaubliche 375 Stunden pro Monat – eine klare Missachtung der Normen des Seearbeitsübereinkom-

mens (Maritime Labour Convention – MLC) über die Höchstarbeitszeit. Einige nahmen Vitamintabletten ein, um einem Zusammenbruch angesichts des riesigen Arbeitsdrucks vorzubeugen.

Computerprogramme, die üblicherweise die Höchstarbeitszeiten überwachen, erlauben keine Aufzeichnung ständiger Verstöße; die Einträge müssen korrigiert werden, bevor die Datei gespeichert werden kann. Somit wird die Manipulation der Arbeits- und Ruhezeiten zwecks Einhaltung internationaler Normen erleichert.

Empörend ist die Aussage des Elbfeeder-Managements, einen Offiziersanwärter an Bord einsetzen zu wollen, um die Arbeitsstunden der Mannschaftsdienstgrade zu reduzieren. Ein Offiziersanwärter sollte seinen Beruf erlernen und nicht als billige Arbeitskraft eingesetzt werden.



Richter geht an Bord, um Besatzungsforderung nach ausstehenden Heuern beurteilen zu können

Renialdo de Freitas, ITF-Inspektor in Santos (Brasilien), wurde Zeuge des beispiellosen Schrittes eines Richters

Der türkischen Eigentümern gehörende und unter der Flagge Maltas fahrende Chemietanker Chem Violet und seine Ladung wurden wegen Nichtzahlung von Heuern an die türkische Besatzung mit Arrest belegt.

Als die gestrandete Besatzung ihre Forderung nach ausstehenden Heuern im Juli 2016 vor das Arbeitsgericht in Macaé (Brasilien) brachte, erwarteten sie eine Routineanhörung. Doch der Richter Claudio Victor de Castro Freitas überraschte alle Beteiligten.

Er vertagte die Anhörung und beschloss, dass das gesamte Gericht das im Petrobas-Terminal festgemachte Schiff besuchen müsse, um die Probleme der Besatzungsmitglieder besser verstehen zu können.

Der Richter kontrollierte alle Schiffseinrichtungen – Kombüse, Brücke, Maschinenraum – zusammen mit der Besatzung, Anwälten, Hafenbehörde, Polizei und den Charterern. Dann beschloss er, die Verhandlung an Bord in der Kapitänskabine weiterzuführen.

Der Richter wies Charterer Petrobas an, Besatzung und Kapitän die geschuldeten Heuern von zwei Monaten – insgesamt ca. USD100.000 - auszuzahlen und sie in die Heimat zurückzuführen was im Juli geschah. Darüber hinaus verfügte er, dass der Besatzung aus der Verkaufssumme des Schiffes die ausstehenden Heuern von drei Monaten sowie Entschädigungen für ideelle Schäden in Höhe von insgesamt USD 850.000 auszuzahlen seien. Der Zeitpunkt der Auszahlung wird den Männern bei der nächsten Gerichtsverhandlung im November mitgeteilt.

Flucht aus Ceuta

Der spanische ITF-Koordinator José Manuel Ortega schildert einen anhaltenden Kampf um die Sicherung ausstehender Heuern



Wir wurden gebeten, der Besatzung eines Schleppers zu helfen, der in der spanischen Enklave Ceuta an der nordafrikanischen Küste angedockt war.

Die italienischen Eigentümern gehörende und unter portugiesischer Flagge fahrende *Independence* war im Februar 2016 mit sechs indonesischen und zwei ukrainischen Besatzungsmitgliedern in Ceuta eingelaufen. Der Schiffseigentümer machte finanzielle Schwierigkeiten geltend und hatte den Männern seit vier Monaten keine Heuern ausgezahlt. Die Seeleute wollten unbedingt wieder nach Hause reisen und hatten es satt, weiterhin in Ceuta festzusitzen.

Die Wohlfahrtsorganisation White Cross of Ceuta sprang ein und stellte täglich frisch gekochtes Essen zur Verfügung, während das Rote Kreuz medizinische Versorgung für diejenigen Besatzungsmitglieder bereitstellte, die unter hohem Blutdruck und Stress litten.

Im Mai ging die Besatzung endlich von Bord. Die indonesische Botschaft in Spanien kümmerte sich um die Heimführung der indonesischen Seeleute, während die ITF die Heimführung der beiden Ukrainer organisierte.

Die Seeleute warten weiterhin auf die Auszahlung der ausstehenden Heuern in Höhe von insgesamt ca. USD 160.000. Der Schlepper wurde arrestiert, und wir hoffen, dass die Besatzungsmitglieder endlich ihr Geld erhalten, wenn das Gericht beschließt, eine Versteigerung anzuordnen.

ITF unterstützt unbezahlte Besatzung auf unsicherem Schiff

ITF-Inspektor K. Sreekumar war entsetzt, als er verletzte Seeleute und nicht bezahlte Besatzungsmitglieder auf einem unsicheren Schiff entdeckte

Crew in Chittagong zurückgelassen

Die ITF, örtliche Gewerkschaften sowie Wohlfahrtsorganisationen bemühen sich, die Leiden einer im Stich gelassenen Crew zu lindern, so Oleg Romanyuk vom ITF-Team zur Unterstützung des Inspektor/innen-Teams und von Seeleuten

Am 30. September 2016 erfuhr die ITF, dass die 18-köpfige Besatzung aus Bangladesch sowie vier Wachleute des Öltankers Fadl E Rabbi vom Eigentümer Eden Line Limited in Chittagong zurückgelassen worden waren. Sie hatten nur wenig Frischwasser, kaum Lebensmittel und seit fünf Monaten keine Heuern gesehen.

Sogleich forderten wir den Generaldirektor der Schifffahrtsbehörde Bangladeschs auf zu handeln, da die durch das Schifffahrtsbüro veranlasste Aussetzung der An- und Abmusterung für das unter Panama-Flagge fahrende Schiff die Crew quasi zu Geiseln gemacht hatte

Anlässlich einer am 5. Oktober stattgefundenen Besprechung mit dem Direktor der Wohlfahrtsorganisation für Seeleute, den Bemannungsagenten, den Gewerkschaften sowie Vertretern der Schiffsmanagementfirma erfuhren wir, dass Eden Line sowohl das Schiff als auch die Managementfirma aufgegeben hatte. Die einzige Möglichkeit, an die geschuldeten Heuern in Höhe von insgesamt fast USD 128.000 zu kommen

bestand darin, vom Gericht das Schiff arrestieren und versteigern zu lassen. Kapitän und Besatzung ließen das Schiff am 10. Oktober vom Seegericht arrestieren und warten nun auf das Gerichtsverfahren.

Die Hafenbehörde lieferte Frischwasser für das Schiff, erklärte jedoch, ohne Zahlung keine weiteren Vorräte mehr liefern zu können. Die ITF trat in Vorleistung, damit den Besatzungsmitgliedern Lebensmittel und Trinkwasser zur Verfügung stehen, während sie darauf warten, von Bord zu gehen, ihre Heuern zu erhalten und in die Heimat zurückreisen zu können

Die ITF und die Internationale Schifffahrtskammer verfolgen den Fall mit der Flaggenverwaltung. Die Seefahrtsbehörde Panamas steht inzwischen in Verbindung mit der Hafenstaatsbehörde, um Hilfen für die Besatzung zu koordinieren. Die ITF reichte einen Bericht über die Zurücklassung bei der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) ein. ■

Unter Beschuss im Jemen



Die Arbeit im kriegsgebeutelten Jemen ist für Seeleute und Gewerkschaften schwierig, so Mohamed Arrachedi, ITF-Inspektor in Bilbaon (Spanien)

Als der unter der Flagge Panamas fahrende Öltanker Najdiah am 24. April 2016 in Makulla einlief, geriet die Besatzung in eine Streitigkeit zwischen Schiffseigentümer Prime Tankers LLC in Dubai und dem Ladungsempfänger.

Ihre Pässe wurden beschlagnahmt, und vier bewaffnete Männer kamen an

Zwei Monate lang erlitten die 16 indischen Seeleute einen Mangel an Proviant, Frischwasser, Treibstoff und Medikamenten. Sie konnten nicht kochen, hatten keine Klimaanlage, und man verweigerte ihnen medizinische Hilfe. Frische Lebensmittel, die von der ITF oder der indischen Botschaft geliefert wurden, hielten sich aufgrund des Stromausfalls nicht lange. Auch konnten sie Bombenangriffe in der Nähe hören.

Wir setzten alle Beteiligten unter Druck und veranlassten die lokalen Medien zur Berichterstattung. Die indische Botschaft und und zivilgesellschaftliche Organisationen im Jemen leisteten medizinische Hilfe, und Solidaritätsbekundungen kamen von der örtlichen ITF-Gewerkschaft, der Labour Committee of Aden Container Terminal.

Letztendlich lieferte die Reederei Treibstoff und Verpflegung und zahlte die Heuern für März und April in Höhe von insgesamt USD 48.700 aus. Das Schiff durfte längsseits anlegen, und sieben Besatzungsmitglieder suchten einen Arzt auf.

Am 23. Juni verließ die *Najdiah* den Hafen. Als sie endlich in Hamariya in den Vereinigten Arabischen Emiraten einlief, veranlasste das Unternehmen die Auszahlung der gesamten ausstehenden Heuern in Höhe von USD 79.360 und organisierte die Heimführung der 10 traumatisierten Besatzungsmitglieder – doch die Reisekosten wurden ihnen abgezogen.



Als wir im Juni 2016 in Chennai (Indien) an Bord des Massengutfrachters *Karaagac* gingen, mussten wir feststellen, dass die 21-köpfige Besatzung aus Georgien, Indien, der Türkei und der Ukraine seit drei Monaten keine Heuern erhalten hatten.

Auch wies das unter der Flagge Panamas fahrende Schiff türkischer Eigentümer Mängel in den Ballast- und Wasserzulaufsystemen, beim Feueralarm, an der Navigationsausrüstung sowie am Rettungsboot auf. Die Zustände verstießen klar gegen das Seearbeitsübereinkommen 2006.

Wir waren schockiert, als die Besatzung von zwei Vorfällen berichtete, die lebensbedrohlich waren und zu Verletzungen bei der Arbeit an Bord geführt hatten. Die *Karaagac* war aufgrund ähnlicher Probleme zuvor in der Türkei arrestiert worden

Der Oberste Gerichtshof in Madras belegte die Karaagac mit Arrest, nachdem die ITF und der Kaplan der örtlichen Seeleutegesellschaft die Mängel gemeldet hatten. Gemäß Gericht schuldete man den Besatzungsmitgliedern Heuern in Höhe von insgesamt USD 59.000.

Neun Besatzungsmitglieder wurden mit ausgezahlten Heuern in die Heimat zurückgeführt (und durch neun indische Seeleute ersetzt), und die gesamte Crew wurde abgemustert. Man behob die verbliebenen Mängel, und die Karaagac verließ Chennai im September. Als das Schiff im omanischen Hafen von Salalah einlief, erhielten wir erneut Beschwerden von einem indischen Besatzungsmitglied, darunter Nichtzahlung von Heuern sowie mehrere Maschinenausfälle auf hoher See.





Eine im Juni 2016 von der ITF durchgeführte Routineinspektion der indischen Eigentümern gehörenden und unter indischer Flagge fahrenden *Malaviya Seven* in Aberdeen (Schottland) brachte ans Licht, dass 15 Besatzungsmitglieder seit mindestens vier Monaten keine Heuern erhalten hatten. Eine Folgeinspektion des Schwesterschiffs *Malaviya Twenty* in Great Yarmouth (England) offenbarte die gleiche Geschichte. Insgesamt schuldete man aktuellen und ehemaligen Besatzungsmitgliedern mehr als USD 250.000.

Im Namen der Besatzungen bereiteten wir die Arrestierung der

Schiffe vor. Wir arbeiteten mit der UK Maritime and Coastguard Agency zusammen, um das Auslaufen beider Schiffe zu verhindern, bis die Heuern ausgezahlt und andere Mängel behoben waren.

Inspektor Paul Keenan erfuhr, dass Besatzungsmitglieder der *Malaviya Twenty* Kredite aufgenommen hatten, um ihre Familien zuhause unterstützen zu können. Er stellte die vollständigen Heuern in Höhe von USD 180.000 sicher, die man insgesamt den 12 verbliebenen Besatzungsmitgliedern schuldete, und neun Seeleute wurden Ende August in die Heimat zurückgeführt. Auch konnte er einen

Großteil der ausstehenden Heuern der ehemaligen Besatzung des Schiffes eintreiben und hofft auf die baldige Sicherung der ausstehenden Summe von USD 67.000. Das Schiff liegt weiterhin in der Kette

Inspektor Liam Wilson half den 15 Besatzungsmitgliedern der Malaviya Seven, bis Ende Juli ihre Heuern einzutreiben, und fünf Seeleute wurden heimgeführt. Doch bald schuldete man der Besatzung erneut die Heuern, und das Schiff wurde am 5. Oktober von der Hafenstaatenkontrolle festgehalten.

ITF begrüßt australisches Verbot für Schiff, auf dem Besatzung im Stich gelassen wurde

Der kommissarische ITF-Koordinator Matt Purcell begrüßt das von der Australian Maritime Safety Authority ausgesprochene Verbot für die *Five Star Fujian*, sich in den nächsten 12 Monaten an der australischen Küste aufzuhalten. Zuvor war die 20-köpfige Besatzung sich selbst überlassen worden.

Der unter der Flagge Hongkongs fahrende Kohlefrachter chinesischer Eigentümer war im Hafen von Gladstone (Queensland/Australien) vom Schiffsmakler aufgrund von Schulden in Höhe von USD 38.000 mit Arrest belegt worden. Dieser wurde jedoch aufgehoben, weil der Makler während des Arrestversuchs die Besatzung weder mit Lebensmitteln versorgte noch bezahlte.

Während des sechswöchigen Konflikts ab 19. Juli 2016 hatte die Crew keinerlei Vorräte und beklagte ausstehende Heuern von mehreren Monaten.

Sarah Maguire, ITF-Inspektorin in Gladstone, arbeitete eng mit den Behörden zusammen, um die Vorräte auf internationalen Standard zu bringen. Die Maritime Union of Australia (MUA) half uns, Berichterstattung durch die Medien zu organisieren, um zusätzlichen Druck auf die Behörden und die Regierung in Queensland zur Lösung des Problems auszuüben.

Wir mussten feststellen, dass die Seeleute sogar zu Zeiten, als man sie bezahlte, knapp USD 1,50 pro Stunde erhielten, weit unter internationaler Norm.

Die australische ITF war frustriert darüber, dass unsere Bemühungen um Landgangserlaubnis für die Crew von den Behörden und den Vertretern des Schiffseigentümers abgewiesen worden waren. Diese hatten uns auch den Zugang zum Schiff verweigert.

Schließlich wurde die Besatzung bezahlt und der *Five Star Fujian* die Weiterfahrt erlaubt.



"Diejenigen, die zum
ersten Mal an Bord des
Schiffes kommen,
wissen sehr wenig über
ihre Rechte Bescheid.
Das Seminar trug zu
einem besseren
Verständnis dessen bei,
was bei unbezahlten
Heuern, Verzögerungen
bei der Ausschiffung
oder unzumutbaren
Bedingungen an Bord
des Schiffes getan
werden sollte."

Dmitry Alifanov, Intresco

Oleg Grygoriuk, 1. stellvertretender Vorsitzender der Ukrainischen Gewerkschaft der Beschäftigten in der Schifffahrtswirtschaft (MTWTU), war stolzer Gastgeber der ersten Gewerkschaftswoche der Ukraine



Es handelte sich um ein Pilotprojekt der ITF, um Seeleute über ihre Rechte zu informieren, da die Ukraine der weltweiten Schifffahrtsindustrie viele Seeleute zur Verfügung stellt. Das Programm soll nach Plänen der ITF auf Russland, Indien und andere Staaten ausgeweitet werden.

Die MTWTU hat über 70.000 Mitglieder, mehr als die Hälfte davon Seeleute. Wir setzen auf ein großes Sozialprogramm für unsere Mitglieder und deren Familien, aber unsere Gewerkschaftswoche in Odessa vom 31. Mai bis 3. Juni 2016 diente den Seeleuten als Ausgangspunkt für die Diskussion von Themen, die ihnen wichtig sind.

Um die 400 Seeleute, Offiziersanwärter/innen und weitere Beschäftigte in der Seeschifffahrt nahmen teil. Von der MTWTU und den ITF-Inspektor/innen erfuhren sie, wie wichtig unabhängige Gewerkschaften sind und welche Vorteile die Mitgliedschaft in einem internationalen Gewerkschaftsdachverband bieten. Beispiele aus dem Ausland – wie die Erfahrung des Aufbaus und der Stärkung der Gewerkschaft IFOMS in Myanmar – zeigten uns wie wichtig es ist, ein aktives Gewerkschaftsmitglied zu sein, wenn man seine Gewerkschaft stärken will.

Die Seeleute hatten Gelegenheit, sich über die ITF-Billigflaggenkampagne zu informieren und erhielten Einblick in entscheidende Entwicklungen in der Branche, wie das Seearbeitsübereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO). Sie erfuhren auch, welche Erwartungshaltung sie in die Bedingungen des ITF-Rahmentarifvertrags in Bezug auf Heuern setzen sollten. Die Inspektor/innen erklärten ihnen, was sie beachten müssen, um die Auszahlung ihrer korrekten Heuern sicherzustellen sowie die Einzelheiten des ITF-Einzelarbeitsvertrags für Seeleute.

Die Seeleute fanden die Seminare sehr nützlich und stellten eine Menge Fragen. Wir hoffen nun, dass sie das Wissen um ihre Rechte umsetzen können.

Mehr Informationen zur MTWTU sind unter www.mtwtu.org.ua zu finden.

Independent Federation of Myanmar Seafarers weist beim MLC die Richtung

"Es war ermutigend zu sehen, wie Vertreter der Bemannungsagenten, der Seeschifffahrtsverwaltung sowie IFOMS-Funktionäre und -Mitglieder einen konstruktiven Dialog zum IAO-Seearbeitsübereinkommen (MLC) führten," so IFOMS-Generalsekretär Aung Kyaw Lin im Anschluss an ein MLC-Seminar mit ca. 40 Teilnehmer/innen vom 3. bis 6. Oktober 2016 in Rangun (Myanmar)

Das Seminar wurde von der Independent Federation of Myanmar Seafarers (IFOMS) und der ITF gemeinsam organisiert und von der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) unterstützt.

IFOMS-Vorstandsmitglieder, eingeladene Seeleute, Bemannungsagenten sowie Vertreter der Seeschifffahrtsbehörde sollten mit Inhalten und Umsetzungsmechanismen des Übereinkommens vertraut gemacht werden.

Die Veranstaltung wurde durch die Anwesenheit von Tin Oo, Förderer und Mitbegründer der National League for Democracy (NLD) ge-





ehrt, der das Interesse und die Selbstverpflichtung der neuen Regierung für das MLC – eines der ersten von ihr ratifizierten internationalen Regelungswerke – bestätigte.

Besondere Aufmerksamkeit erfuhren die Vorschriften zur Regulierung von Anwerbe- und Vermittlungsdiensten für Seeleute sowie die Rechte der Seeleute gemäß Übereinkommen. Zwar war die Debatte lebhaft, doch alle Parteien erkannten die Notwendigkeit der Entwicklung dreigliedriger Strukturen, um die vollständige und wirksame Umsetzung des MLC sicherzustellen.

Die IFOMS-Gruppe will sicherstellen, dass alle Gewerkschaftsmitglieder ein ausgeprägtes Verständnis der Bestimmungen des Seearbeitsübereinkommens besitzen. Zu diesem Zweck hat sie eine in der Landessprache Myanmars verfasste Übersetzung des ITF-Leitfadens zum MLC für Seeleute veröffentlicht, die auf der IFOMS-Webseite (www.ifoms.org) heruntergeladen werden kann.



IFOMS beendet Abzocke der Crew durch Schiffsmanagement

Der Bootsmann Min Thein leistete auf der unter der Flagge Panamas fahrenden *Chembulk Westport* Dienst. Während er am 26. Januar 2016 an einem der Ballasttanks Rost klopfte, stürzte die Bühne ein; dabei brach er sein Handgelenk.

Er wurde umgehend zur örtlichen Klinik in Yura (Japan) geschickt und am 4. Februar ins Stadtkrankenhaus Arida eingeliefert, wo man ihn sofort operierte. Nach seiner Entlassung aus dem Krankenhaus am 17. Februar kehrte Min nach Yangon zurück. Dort suchte er am 3. März zur weiteren Behandlung das SSC-Krankenhaus auf.

Min reichte alle Quittungen für medizinische Dienstleistungen beim Schiffsmanagementunternehmen MTM MC-Yangon Ship Management Ltd. ein. Er hatte weder Krankengeld noch seine Heuern erhalten, und man sagte ihm, dass die Entschädigung für seine Verletzung vom japanischen P&I-Klub bereits überwiesen worden war.

Am 31. März beschwerte sich Min bei der IFOMS. John Wood von der ITF und Inspektor Shwe Tun Aung leiteten eine Untersuchung ein. Sie stellten fest, dass MTM Mitgliedsbeiträge an die Japanische Seeleutegewerkschaft (JSU) in Höhe von USD 40 pro Monat für jedes Mitglied der Besatzung abgezogen hatte, obwohl das Schiff keinem JSU-Vertrag unterlag und niemals Gewerkschaftsbeiträge gezahlt worden waren.

Die ITF forderte die Rückzahlung der JSU-Beiträge an alle Seeleute aus Myanmar. Min Thein erhielt seine ausstehenden Heuern, Behandlungskosten und Gewerkschaftsbeiträge im Beisein von IFOMS-Generalsekretär Aung Kyaw Linn. Insgesamt wurden für die Crew USD 6.314 gesichert.

(his 30 September)

Gesamtzahl

der Fälle 65 (22 laufend)

Beigetriebene

Heuern USD 495.826

Arten von abgeschlossenen Fällen:

Tod 3

Verletzung 5

Heuern, Heimführung und Vermittlergebühren 29

Maritime Gewerkschaften helfen Seeleuten in algerischen Häfen

Die der ITF angeschlossenen algerischen Transport- und Hafenarbeiterverbände (UGTA) sind bei der Unterstützung von Seeleuten, die sich in algerischen Häfen in Schwierigkeiten befinden, zunehmend aktiv geworden. Berrama Seddik in Algiers und Meliani Abdellah in Oran, kürzlich ernannte ITF-Kontaktpersonen für die Überwachung dieser Tätigkeit, tragen zwei Beispiele vor

Näheres zur UGTA ist unter www.ugta.dz und zur Ägyptischen Seeleutegewerkschaft unter www.egsunion.com zu erfahren.



Heimführung gestrandeter EOS-Besatzung

Die National Federation of Transport Workers (NTF) erhielt einen Hilferuf von der Besatzung der *EOS*.

Die acht ägyptischen und sechs indischen Besatzungsmitglieder sahen sich als Geiseln an Bord des unter der Flagge Madeiras fahrenden Schiffes: ohne Heuern, Vorräte oder Stromversorgung inmitten eines Rechtsstreites. Das Gericht hatte die vorläufige Beschlagnahme der EOS im Hafen von Djen Djen angeordnet, weil der Ladungseigner behauptet hatte, der lose Zement an Bord wäre beschädigt.

Die NTF arbeitete eng mit der Federation of Port Workers zusammen, um der Crew Solidarität und Unterstützung zukommen zu lassen. Innerhalb von 24 Stunden hatten wir das Schiff mit Notvorräten an Wasser, Lebensmitteln und anderen Grundbedarfsgütern beliefert. Die Versorgung mit Diesel nahm etwas mehr Zeit in Anspruch.

Der Schiffseigentümer entzog sich der Verantwortung für die Besatzung, und das Gerichtsverfahren war langwierig und kompliziert. Doch unsere lange Kampagne in enger Zusammenarbeit mit der ITF und der Ägyptischen Seeleutegewerkschaft bot eine Menge personeller und materieller Ressourcen auf und konnte zu einem guten Ende geführt werden. Den Seeleuten wurden die ihnen geschuldeten Heuern in Höhe von insgesamt USD 152.500 ausgezahlt, sie wurden in die Heimat zurückgeführt, und das Schiff wurde freigelassen.



Notrettung der Besatzung der Sea Honest

Der unter der Flagge Panamas fahrende Massengutfrachter Sea Honest hatte Ballast geladen und fuhr mit 20 Besatzungsmitgliedern an Bord von Mauretanien nach Istanbul (Türkei). Das Schiff erlitt mehrere Maschinenschäden auf See sowie entlang der algerischen Küste. Der Kapitän sah sich gezwungen, ein Notsignal abzugeben.

Die Küstenstaatsbehörde leitete eine Rettungsaktion ein, schleppte das Schiff in den Hafen von Algier und brachte die Besatzung aus elf Türken und neun Ukrainern an Land. Die Seeleute glaubten, ihr Alptraum sei vorüber.

Leider ging er jedoch weiter. Das Schiff hatte weder Vorräte noch Diesel und die Crew hatte keine Heuern erhalten. ITF-Inspektor Mohammed Arrachedi benachrichtigte den ITF-Kontaktmann in Algier, der an Bord ging, um die demoralisierte Besatzung zu treffen und ihre Bedürfnisse einzuschätzen. Wir konnten die algerischen Behörden zum Eingreifen bewegen und somit den türkischen Schiffseigentümer zwingen, Verantwortung für die Belieferung des Schiffes, Auszahlung der Heuern sowie Heimführung der Besatzung zu übernehmen.

Seeleutezentrum Tony Sacco gewidmet

Die Vorstandmitglieder und Ehrenamtlichen der Charleston Port and Seafarers' Society haben ihr Seeleutezentrum Tony Sacco gewidmet, der plötzlich und unerwartet im März 2016 verstorben ist

Das Tony-Sacco-Seeleutezentrum gedenkt Tony, einem Seemann, der die vergangenen 14 Jahre als ITF-Inspektor in der Region Charleston (USA) tätig war.

Laut Pater Len Williams, der der Einweihungsfeier am 12. Oktober vorstand, hatte Tony mit seiner vorbildlichen Arbeit als ITF-Inspektor die Herzen der Gesellschaftsmitglieder gewonnen. Nach Ansicht der Gesellschaft wurde vieles von dem, was sie erringen konnte, mit der Seafarers International Union (SIU) sowie der Führung und finanziellen Unterstützung der ITF durchgesetzt, was auf Tonys Bemühungen zurückzuführen war.

SIU-Präsident und Tonys Vater Michael Sacco erzählte aus Tonys Leben und erklärte, die Namensgebung des Zentrums sei eine große Ehre für seine Familie. In seiner Ansprache drückte der Koordinator des ITF-Inspektor/innen-Teams Steve Trowsdale die Dankbarkeit der ITF-Familie gegenüber Tony aus und erklärte, dass unzählige Seeleute ihm Dank schulden für seinen Einsatz für sie. Die ITF wurde auch vom Vorsitzenden der ITF-Seeleutesektion Dave Heindel und vom ITF-Koordinator für die US-amerikanische Ostküste Ricky Esopa vertreten.

Darüber hinaus kündigte das Zentrum ein neues Tony-Sacco-Gedächtnisstipendium an, das im Frühjahr 2017 an eine/n örtliche/n College-Studentin/Studenten verliehen wird.



Mit Kabotage wird sichergestellt, dass der maritime Binnenhandel eines Landes den eigenen Staatsbürger/innen vorbehalten bleibt. Damit wird ein Beitrag geleistet, zur Sicherung der Zukunft der nationalen Schifffahrtsbranche Fachkräfte und angemessene Arbeitsplätze zu halten. Schiffseigentümer, die nach Gewinnen jagen, sowie die derzeitigen internationalen Handelsgespräche haben die in 47 Staaten betriebene Kabotage in vielen Ländern unter Druck gesetzt. Das Seeleute-Bulletin betrachtet die Sache genauer





Staaten brauchen maritimes Know-how

Staatsregierungen könnten – und sollten – mehr tun, um ihr nationales maritimes Know-how und damit verbundene Arbeitsplätze zum Wohle ihrer Länder zu schützen sowie das Sozialdumping zu stoppen, das die Arbeitsnormen untergräbt. Steve Yandell – leitender Sektionsassistent der ITF-Seeleutesektion sowie der ITF-Sektionen Fischereiwirtschaft und Binnenschifffahrt – erläutert die Hintergründe

Seeleute sind unverzichtbar für eine florierende Schifffahrtsindustrie, die wesentliche Triebkraft des Wirtschaftswachstums ist und die Unabhängigkeit und Sicherheit eines Staates untermauert.

Während globale Unternehmen höheren Gewinnen hinterherjagen, indem sie ihren Betrieb auf der Suche nach niedrigeren Löhnen und weniger strengen Vorschriften verlagern, so sind auch nationale Seeleute durch Besatzungen aus Staaten mit niedrigeren Löhnen und Verträgen mit schlechteren Arbeitsbedingungen ersetzt worden.

Aus diesem Grund kämpfen die ITF und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften dafür, dass Arbeitsplätze und Know-how durch nationalstaatliche Politik geschützt werden. Dabei konzentriert man sich auf drei Schwerpunktbereiche: Entwicklung einer maritimen Kompetenzbasis; maritime Sicherheit und Umweltschutz, darunter der zunehmende Gütertransport auf See; sowie Verteidigung und Heimatschutz.

Kenntnisse und Fertigkeiten von Seeleuten sind für die Sicherung des Einsatzes auf See, in der Küstenschifffahrt sowie für landseitige Seeverkehrsdienstleistungen wie Hafeninfrastruktur und Hafendienste erforderlich. Sie können einen Staat bei der Entwicklung von hochwertigen maritimen Produkten und Dienstleistungen, Schiffsbau oder Maschinenbau unterstützen.

Viele afrikanische Staaten ringen um den Erhalt nationaler Flotten und Seeleute. Nigerias nationaler Seeverkehr wurde von ausländischen Reedereien übernommen, was zu erheblichen Arbeitsplatzverlusten für nigerianische Seeleute geführt hat. Dies ist teilweise darauf zurückzuführen, dass die Regierung keine Kabotage-Regeln für deren Schutz angewandt hat.

Die Staatsregierungen können mit dem Privatsektor zusammenarbeiten, um Investitionen für örtliche Unternehmen bereitzustellen, damit sie mit großen internationalen Reedereien konkurrieren können. In Nigeria könnte eine solche Unterstützung die Exportchancen für feste Mineralien, Fisch und Meeresprodukte wesentlich verbessern.

In Australien führte die lange Kampagne der Maritime Union of Australia (MUA) und anderer für den Stopp des langfristigen Niedergangs der Nationalflotte im Jahr 2012 zum Erfolg. Die Labor-Regierung befürwortete die Einführung von Gesetzen zur Regulierung der nationalen Schifffahrt, zur Unterstützung von Schiffen unter australischer Flagge, zur vorrangigen Behandlung von Schiffen mit australischer Generalizenz gegenüber Billigflaggenschiffen sowie zur Leistung von Ausbildungsunterstützung. Leider sah sich die Gewerkschaft gezwungen, 2013 nach der Wahl einer neuen und gewerkschaftsfeindlichen Regierung diese Siege zu verteidigen, doch konnte jüngst ein juristischer Erfolg verbucht werden (siehe S. 8).

In Norwegen führte der Einsatz der Gewerkschaften und Reeder für die Förderung des maritimen Knowhows 2003 zur Gründung der Norwegian Maritime Competence Foundation. Die von den teilnehmenden Unternehmen gezahlte Abgabe wird für die Förderung der Ausbildung und Anwerbung norwegischer Seeleute verwendet.

In den USA bietet der Jones Act (siehe Kasten unten) Schutz, doch wird dieser ständig von Politikern angegriffen. Die US-amerikanischen Seeleutegewerkschaften arbeiten mit der breiter gefassten Schifffahrtsindustrie zusammen, um die Argumente für eine starke, selbständige heimische Industrie zu bekräftigen.

Die Gewerkschaften kämpfen hart für den Erhalt nationaler Tarifheuern und -arbeitsbedingungen sowie wirksamer Regulierung der Küstenschifffahrt. Dies ist entscheidend für den Schutz der Seeleute und um Schiffseigentümer von der Einführung schlechter Beschäftigungspraktiken abzuhalten, die zu einem Unterbietungswettlauf ohne Gedanken an die weiteren Folgen führen.

Laut Abdulgani Serang, Generalsekretär und Finanzbeauftragter der indischen Gewerkschaft NUSI, hat die Kabotage in verschiedenen Weltregionen ein radikal unterschiedliches Profil. In entwickelten Volkswirtschaften mit hohen Kosten und hohen Löhnen könnte sie die einzige Möglichkeit darstellen, maritime Arbeitskräfte beizubehalten, die der maritimen Wirtschaft des Staates zugeführt werden. In solchen Fällen ist es unerlässlich, diese Arbeitsplätze für nationale Seeleute zu sichern.

Doch in anderen Staaten wie Indien oder den Philippinen hängen die Präferenzen der Seeleute von guten Arbeitsbedingungen und Heuern ab, was in der Regel eine Tätigkeit in der internationalen Schifffahrt bedeutet. Für sie sind Schiffe unter nationaler Flagge – obwohl wesentlicher Teil der Volkswirtschaft – vielleicht nicht die erste Wahl, wenn es bessere Möglichkeiten gibt. Hier muss der Schwerpunkt für Gewerkschaften in einer stabilen Regulierung mit angemessenen Heuer- und Arbeitsbedingungen liegen.

Der Jones Act in den USA

Der Jones Act ist ein Bundesgesetz, das die Küstenfahrt innerhalb der Vereinigten Staaten von Amerika regelt . Es legt fest, welche Schiffe rechtmäßig diesen Handel betreiben dürfen und nennt die Vorschriften für den Schiffsbetrieb. Im Allgemeinen verbietet es allen im Ausland gebauten oder unter ausländischer Flagge fahrenden Schiffen, Küstenfahrt innerhalb der USA zu betreiben.

Kampf gegen Sozialdumping in Brasilien

Carlos Müller von der Gewerkschaft Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante (SINDMAR) schildert den Kampf um die garantierte Teilhabe brasilianischer Arbeitnehmer/innen am nationalen maritimen Binnenhandel





Die Zukunft der maritimen Industrie Brasiliens hängt davon ab, ob nationale Fachleute und anständige Arbeitsplätze erhalten bleiben und eine seemännische Ausbildung für junge Leute angeboten wird, die in diesem Bereich arbeiten wollen.

Die in diesem Sinne geleistete Lobbyarbeit durch SINDMAR und weitere Mitglieder des gewerkschaftlichen Dachverbands CONTTMAF mündete in Regelungen, die die Beschäftigung eines bestimmten Anteils brasilianischer Seeleute in brasilianischen Hoheitsgewässern festlegt.

Jeglicher Vorbehalt von Kabotageund Offshore-Arbeitsplätzen für nationale Arbeitnehmer wird jedoch ständig von Reedern und ihren Verbündeten bedroht. Die wenigen riesigen Reedereien, die die weltweite Schifffahrt dominieren, stellen bevorzugt Seeleute zu niedrigeren Bedingungen ein, als Brasilianer akzeptieren können.

In Brasilien handelt es sich bei Arbeitgebern von Seeleuten meist um internationale Reedereien mit Vertretern oder Tochterunternehmen im Land. Bei Transpetro, einer Transporttochter von Petrobras, sieht es dagegen anders aus, da es sich um die letzte große Staatsreederei unter brasilianischer Flagge handelt.

Die CONTTMAF-Seeleutegewerkschaften lagen mit Transpetro zehn Monate lang wegen zwei Punkten im Streit: einer Beschäftigungsgarantie für brasilianische Seeleute sowie der diskriminierenden Praktiken gegen maritime Arbeitnehmer/innen, welche unter Umständen die Nationalflaggenidentität der Offshoreund Kabotageflotte von Transpetro untergraben könnten. In letzter Zeit hat Petrobras einige Tanker und Offshore-Schiffe gechartert, deren Eigentümer häufig gegen brasilianische Gesetzgebung verstoßen, was zu einem erneuten Kampf der Gewerkschaften gegen Sozialdumping führte.

Nachdem das höhere Arbeitsgericht Brasiliens ein Schlichtungsverfahren durchgeführt hatte, schlossen wir 2016 einen Tarifvertrag mit Transpetro ab. CONTTMAF hatte das Gericht auf die Bemühungen Transpetros aufmerksam gemacht, den Streik der Arbeitnehmer mit Drohungen gegenüber der Besatzung sowie antigewerkschaftlichen Maßnahmen zu brechen, nachdem es nicht gelungen war, den Streik mit legalen Mitteln zu verhindern.

Am Ende ihrer Auseinandersetzung mit Transpetro haben die brasilianischen Seeleute alles erreicht, wofür sie gekämpft hatten – dank ihrer starken Identifikation mit ihren Gewerkschaften und ihrer Unterstützung des gemeinsamen Kampfes.

"Das ist ein großer Sieg für den Schutz von Arbeitnehmer/innenrechten in der Offshore-Industrie auf der ganzen Welt."

> Jacqueline Smith, ITF-Koordinatorin für maritime Industrien

Australische Beschäftigte im Offshore-Bereich atmen auf

Versuche der australischen Regierung, nicht-australischen Arbeitnehmer/innen im Offshore-Sektor uneingeschränkte Arbeitsberechtigungen zu gewähren, wurden am 31. August 2016 durch den Obersten Gerichtshof vereitelt

Der einstimmige Beschluss des Gerichts folgte auf eine Klage der Maritime Union of Australia (MUA) und der Australian Maritime Officers Union (AMOU).

Das Urteil hob die im Dezember

2015 getroffene Entscheidung des Einwanderungsministers Peter Dutton auf, Beschäftigte auf Schiffen in der Multi-Milliarden-Dollar-Offshore-Öl-und-Gasindustrie von inländischen Visabestimmungen zu befreien.

Paddy Crumlin, ITF-Präsident und nationaler Sekretär der MUA, begrüßte das Urteil und erklärte: "Die Zuführung häufig ausgebeuteter ausländischer Arbeitnehmer stellt einen gefährlichen Angriff auf die Rechte und sicheren Arbeits-

Aufrechterhaltung kanadischer Normen

Bedeutender juristischer Erfolg verbessert die Zukunftsaussichten für die in nationalen Gewässern arbeitenden kanadischen Seeleute



"TiSA und CETA stellen eine Bedrohung für alles dar, was Gewerkschaften am Herzen liegt - sichere, lohnende Arbeitsplätze sowie Aufrechterhaltung wichtiger und hart erkämpfter Normen. Es darf niemanden wundern, dass wir uns der weiteren Bekämpfung... verpflichtet haben." ITF-Präsident **Paddy Crumlin**

Über eine durchgesickerte E-Mail erfuhr die Gewerkschaft SIU (Kanada) 2015, dass die kanadische Kabotage nach den maritimen Bestimmungen von CETA, des Umfassenden Wirtschafts- und Handelsabkommens zwischen der EU und Kanada, EU-Unternehmen zugänglich gemacht werden sollte.

Die Kabotage fällt unter den Canadian Coasting Trade Act (Küstenhandelsgesetz), wonach jegliche zwischen kanadischen Häfen transportierte Ladung oder Passagiere auf Schiffen unter kanadischer Flagge, bemannt mit kanadischen Staatsbürger/innen, erfolgen muss.

CETA würde diesen Schutz ernsthaft untergraben. Es würde EU-Schiffen sowie EU-Eignern gehörenden Billigflaggenschiffen erlauben, Ladung zwischen Halifax und Montreal zu transportieren sowie leere Container innerhalb Kanadas zu bewegen. Auch würden Baggeraufträge und einige Zubringerdienste ausländischen Schiffen zugänglich sein.

Zwischen 2014 und 2015 kamen Hunderte von Schiffen unter einer Ausnahmeregelung nach Kanada, die den Kabotage-Einsatz von nicht unter kanadischer Flagge fahrenden Schiffen gestattete, sofern kein kanadisches Schiff zur Verfügung stand. Die SIU stellte fest, dass die ausländischen Besatzungen ohne vorübergehende Arbeitserlaubnis nicht in Kanada arbeiten dürfen. Die kanadische Gesetzgebung schreibt vor, dass solche Arbeitserlaubnisse nicht ausgestellt werden dürfen, wenn Kanadier zur Verfügung stehen, um die Arbeit zu leisten. Und es gab sie - Hunderte von ihnen.

Das war die große Chance der Gewerkschaft, die Auswirkungen von CETA zu stoppen, falls das Abkommen ratifiziert würde. Wenn ein ausländisches Schiff gemäß CETA innerhalb Kanadas fahren dürfte, wie können dann die Arbeitsplätze für Kanadier bewahrt werden? Die SIU konzentrierte sich auf die Frage der Arbeitserlaubnisse und zwang die Regierung zur Einhaltung der Gesetze.

Die Gewerkschaft reichte 2015 Klage gegen die Bundesregierung wegen der illegalen Ausstellung von Arbeitserlaubnissen für die ausländischen Besatzungsmitglieder von drei Billigflaggen-Öltankem ein, die in Kanada fuhren: die unter der Flagge der Marshall-Inseln betriebene New England, die unter Zyprus-Flagge fahrende Sparto sowie die Amalthea unter griechischer Flagge.

Im Falle der New England erreichte die SIU im Juli 2016 als erste Gewerkschaft in Kanada die bundesgerichtliche Verfügung, eine juristische Überprüfung in Zusammenhang mit der Erstellung von Arbeitserlaubnissen für ausländische Arbeitnehmer/innen zu erteilen. Im Zuge dessen wurden die Erlaubnisse aufgehoben. Das führte dazu, dass SIU-Mitglieder zum ersten Mal Schiffe unter ausländischer Flagge bemannen, die unter einer Ausnahmeregelung betrieben werden.

Es ist noch längst nicht alles erreicht. Doch eine wohlwollendere nationale Regierung verschafft der SIU mehr Gehör bei der Gestaltung der Politik. Man erhofft sich jetzt den Kabotageschutz, ohne rechtliche Schritte einleiten zu müssen.

Kabotage durch internationale Handelsgespräche in Gefahr

Die ITF setzt sich für den Schutz der Kabotage vor internationalen Handelsgesprächen ein, welche die Absicherung nationalen maritimen Know-hows mit dazugehörigen Arbeitplätzen ernsthaft zu unterhöhlen drohen.

Bei dem Transatlantischen Freihandelsabkommen TTIP handelt es sich um eine Reihe von Verhandlungen zwischen der Europäischen Union (EU) und den USA mit dem Ziel, regulatorische Handelshemmnisse abzubauen.

Das Abkommen über den Handel mit Dienstleistungen TiSA ist ein internationales Handelsabkommen, das zwischen 23 Parteien verhandelt wird, darunter die EU und die USA. Das Abkommen könnte Befürchtungen der ITF zufolge den jahrelangen Aufbau von Schifffahrtsregelungen rückgängig machen sowie den Transport nationaler Ladung für Billigflaggenschiffe öffnen und zu ernsthaften Umwelt- und Sicherheitsproblemen führen. TiSA sei auch eine Bedrohung für etablierte Einrichtungen wie die IAO und die IMO, die technische und sicherheitsrelevante Normen für den globalen Arbeitsmarkt in der Seeschifffahrt überwachen.

Das Umfassende Wirtschaftsund Handelsabkommen CETA hat einen ernsthaften Übergriff auf die kanadische Seekabotage gestartet, da es den Verkehr für EU-Zubringerschiffe (darunter EU-Eigentümern gehörende Schiffe unter der Flagge eines Drittlandes, bei der es sich um eine Billigflagge handeln könnte) zwischen Halifax und Montreal öffnet, der als innerstaatlich eingestuft ist. Ferner wird vorgeschlagen, für kanadische Reeder gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen, was bedeuten würde, dass sie ihre Schiffe ausflaggen und ausländische Besatzungen beschäftigen könn-

bedingungen von Seeleuten dar, unabhängig von ihrer Nationalität... Die Offshore-Industrie im Hoheitsgebiet eines jeden Staates muss zur Domäne der nationalen Erwerbsbevölkerung gehören, da es sich um die Erschließung der hoheitlichen und öffentlichen Reichtümer dieses Staates handelt."

Bedrohung auf See

Das Seeleute-Bulletin gibt zwei neue Berichte der maritimen Fachberatungsgruppe Gray Page weiter, die Einblicke in die Bedrohung durch Piraterie und blinde Passagiere bieten

Achtung: blinde Passagiere in Südafrika

Falls dein Schiff Südafrika ansteuert, sollte man sorgfältig darauf achten, kein Opfer 'professioneller blinder Passagiere' zu werden



Traditionell verstecken sich blinde Passagiere an Bord eines Schiffs, um kostenlos von einem Teil der Welt zum anderen befördert zu werden. Doch Anhaltspunkte aus Südafrika lassen die Entstehung einer neuen Kategorie professioneller blinder Passagiere vermuten, die ganz andere Ziele verfolgen. Wird ein blinder Passagier entdeckt, kann man bei guter Zusammenarbeit zwischen Schiffsbetreiber, Hafenbehörden und lokalen Verantwortlichen relativ schnell zu einer Lösung kommen. Doch seit 2014 haben sich in Südafrika die Aussichten auf eine schnelle Lösung eingetrübt, und die möglichen Kosten für eine Reederei sind völlig aus dem Ruder gelau-

Jeder, der ein Schiff im Hafen betritt, wird als Unbefugter behandelt und von Bord des Schiffes entfernt, um sich wahrscheinlich einer juristischen Ermahnung stellen zu müssen – sofern die Person zweifelsfrei beweisen kann, dass sie südafrikanischer Staatsbürger ist oder einen Rechtsanspruch auf den Aufenthalt in Südafrika hat.

Sollte dies nicht nachgewiesen werden können, betrachten die Behörden die Person als blinder Passagier. Ein blinder Passagier kann nicht von Bord gehen, bis die Reederei Vorkehrungen für seine Heimreise innerhalb der nächsten 24 Stunden getroffen hat. In der Regel bedeutet dies Tickets für den Heimflug sowie Sicherheitsbegleitung von bis zu zwei Personen, die ihn bis zum Abfluggate am Flughafen führen.

Verhält sich der blinde Passagier nicht konform, lässt ihn die Fluggesellschaft vielleicht nicht an Bord. Auf diese Weise könnte schwieriges Verhalten verpasste Flügen, verlängerten Aufenthalt in Gewahrsam und neue Flugbuchungen zur Folge haben – alles auf Kosten der Reederei. Das kann sich auf USD 10.000 oder noch viel mehr summieren.

Die Logik der Behörden scheint offenbar zu sein, dass bei fehlenden Dokumenten als Beweis für den legalen Aufenthalt der Person in Südafrika angenommen werden kann, dass diese vor Einfahrt des Schiffes in die Gewässer des Staates bereits an Bord war.

Bekämpfung der Piraterie auf See erfordert Stabilität an Land

Fälle von Piraterie und bewaffnetem Raubüberfall auf See sind auf den niedrigsten Stand seit über 20 Jahren gesunken, doch ergibt sich geographisch gesehen ein eher gemischtes Bild

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2016 gab es einen Rückgang sowohl bei Piratenangriffen als auch bei bewaffneten Raubüberfällen auf See, was im Wesentlichen auf erfolgreiche internationale Intervention und regionale Kooperation zurückzuführen ist.

In zwei ehemaligen 'Hotspots' für Piraten – dem Somalibecken und der Straße von Malakka – konnten weiterhin weniger Überfälle auf die Schifffahrt beobachtet werden. In Somalia war dies die Folge der Entsendung multinationaler Marinepatrouillen sowie des Einsatzes erhöhter Sicherheitsmaßnahmen an Bord durch die Handelsschifffahrt. In der Straße von Malakka haben Singapur, Malaysia und Indonesien zusammengearbeitet, um den Piraten sichere Zufluchtsorte zu verweigern.

Woanders stellt sich die Lage nicht so dar. Vor der Küste Nigerias, im Golf von Guinea, sind Kaperungen zwecks Ladungsdiebstahl zurückgegangen, aber Schiffsentführungen zwecks Lösegelderpressung haben zugenommen. Während die nigerianische Regierung weiterhin mit der Bewältigung ethnischer und religiöser Spannungen kämpft und versucht, seine korrupte Erdölbasierte Wirtschaft zu reformieren, haben die sich daraus ergebende Unruhe und das zunehmende Sicherheitsvakuum dazu geführt, dass Piratenbanden weitgehend ungestört agieren können.

In ähnlicher Weise begann die Entführung von Schiffen und Geiselnahme der Besatzungen durch die militante islamische Gruppe Abu Sayyaf vor der südlichen Küste der Philippinen mit fehlender staatlicher Kontrolle an Land. Drei Überfälle im Jahr 2016 lösten die Einstellung von Kohlelieferungen an die Philippinen aus, und es wird befürchtet, dass weitere Überfälle die Sicherheit noch mehr abbauen könnten.

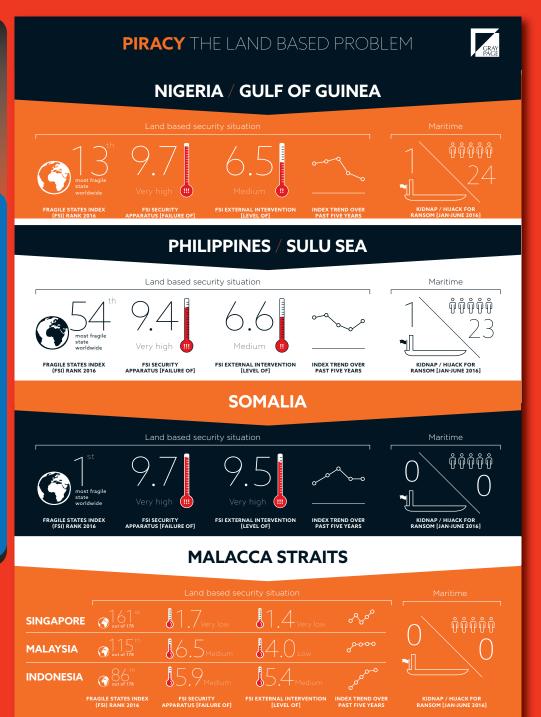
Malaysia, Indonesien und die Phi-

Die Folge sind professionelle blinde Passagiere – Banden oder Einzelpersonen, die ihre Dokumente wegwerfen und an Bord von Schiffen gehen, nicht wegen der kostenlosen Beförderung aus Südafrika, sondern als Mittel, Schiffsbetreibern als Gegenleistung für rasches und unauffälliges Verschwinden Geld aus der Tasche zu ziehen.

Ratschläge, wie man verhingiere an Bord von Schiffen ge-

Schiffsbetreiber sollten sicherstellen, dass ihre Schiffe während des Aufenthalts im Hafen abgesichert sind:

- eine Wache rund um die Uhr einrichten;
- keine Person ohne Hafenerlaubnis und ISPS-Genehmigung an Bord lassen;
- private Sicherheitskräfte beschäftigen, die die Kaiseite des Schiffes patrouillieren und die Zugangskontrolle am Fuße der Gangway landseitig überneh-
- · strategisch platzierte CCTV-Kameras einsetzen - diese könnten helfen, den Nachweis zu erbringen, genau wo und wann ein blinder Passagier an Bord kam:
- strenge Sicherheitsvorkehrungen an der Gangway und an den Festmacherseilen einhalten.



lippinen haben versprochen, gemeinsam der Bedrohung entgegenzuwirken, doch ohne starke landseitige Militärpräsenz in den südlichen Philippinen dürften Sicherheitsbemühungen auf See unwirksam bleiben.

Die Instabilität an diesen Küsten dürfte sich kurzfristig nicht umkehren lassen, da die Handelsrouten zu unbedeutend sind, als dass internationaler Schutz gesichert werden könnte. Darüber hinaus stützen die Einnahmen

aus Entführungen und kriminellen Tätigkeiten in zunehmendem Maße einen eigenen Wirtschafts-

Die Bezwingung der Piraterie ist ein langfristiges Projekt. Piratenüberfälle vor Somalia werden lediglich in Schach gehalten. Das Grundproblem – der Konflikt und die Instabilität des Staates - wurde nicht gelöst. Für Staaten wie Somalia, die um ihre Autorität ringen und über begrenzte Mittel zur Bekämpfung von Armut verfügen,

wird der Kampf wohl weitergehen. Fortbestehende Gesetzlosigkeit an Land birgt das Potenzial für andauernde Piratenüberfälle.

Bei Gray Page handelt es sich um eine maritime Fachberatungsgruppe, die rund um die Welt Probleme für Organisationen löst, welche im internationalen Schifffahrtsmarkt tätig sind.

www.graypage.com

Nautische Jugend und Frauen gewerkschaftlich organisieren

Wir stellen Cinthia Magali Díaz vor, Nautikerin mit Vorreiterrolle, die kürzlich zur Jugendvertreterin der ITF-Sektion Binnenschifffahrt gewählt wurde. Sie ist 25 Jahre alt, aus Buenos Aires (Argentinien) und Mitglied des Hauptvorstands ihrer Gewerkschaft, des Centro de Patrones y Oficiales Fluviales, de Pesca y de Cabotaje Marítimo

"Das Dasein an Bord ist ein großes Abenteuer – es ist wie ein großes Einfamilienhaus."

Cinthia Magali Díaz



Was hat dich an der Binnenschifffahrt gereizt? Ich war 14 Jahre alt, als ich meine Ausbildung zur Nautischen Offizierin der Handelsmarine in der nationalen Schifffahrtsschule begann. Mein Großvater war Nautiker in der argentinischen Marine, und ich begeisterte mich für die Arbeit auf Schiffen und die Ausbildung an einer akademisch anspruchsvollen Einrichtung, an der interessante neue Fächer unterrichtet wurden.

Erzähle uns von deiner Arbeit. Als Nautische Offizierin bin ich für die Kommandobrücke zuständig, als Teil eines Teams mit dem Ersten Offizier und dem Kapitän. Ich bin verantwortlich für Steuerung und Manövrierung von Schiffen, Verwaltung und Überwachung von Ladung und Dokumentation der Besatzungsmitglieder sowie Management der Sicherheits- und Rettungsanlagen.

Ich navigiere entlang des Paraná-Flusses und seiner Nebenflüsse. Die vielen Flussbiegungen und Engstellen erfordern ständige Kommunikation mit anderen Schiffen

Wie kam es, dass du dich in deiner Gewerkschaft engagiert hast? 2008 begannen Frauen in Argentinien in der Binnenschifffahrt zu arbeiten. Ich machte 2009 meinen Abschluss und war eine von der dritten Gruppe weiblicher Absolventen der nationalen Schifffahrtsschule, die in der Binnenschiffahrt ihre Arbeit aufnahmen.

Es gab keine Frauenvertreterin in der Gewerkschaft, und meine Kolleginnen und ich fühlten eine besondere Verantwortung, künftige Binnenschifferinnen für den Beruf zu begeistern. 2012 wurde ich zur Frauenvertreterin gewählt, und 2013 wurde ich die erste Frau im Hauptvorstand.

Was möchtest du als Jugendvertreterin erreichen? Ich möchte, dass junge Leute, vor allem Frauen, stärker in den Binnenverkehr eingebunden werden. Ich möchte für sie da sein, ihnen zuhören, um mehr über ihr Leben zu erfahren, und sie ermutigen, sich dem Kampf anzuschließen und ihre Rechte zu verteidigen. Zusammen müssen wir Kampagnen organisieren, in engem Kontakt bleiben und Solidarität in Konfliktsituationen üben. Darüber hinaus müssen wir die Bedeutung der Flussnavigation hervorheben und die Vorteile des Verkehrs auf Flüssen nennen.

Wie können wir junge Arbeitnehmer/innen dazu bringen, in ihren Gewerkschaften ak-

tiv zu werden? Junge Leute stellen Fragen und möchten Dinge ändern. Änderungen erzielt man am besten durch aktive Beteiligung. Die Gewerkschaften brauchen junge Menschen und müssen einen konkreten Weg einschlagen, ihnen zuzuhören und sie zu beteiligen. Die Einrichtungen sollten die notwendigen Werkzeuge zur Verfügung stellen, damit junge Männer und Frauen Führungskompetenzen erwerben können, um ein langfristiges Wachstum der Gewerkschaft zu ermöglichen.

Junge Arbeitnehmer/innen würde ich animieren, indem ich ihnen sage, dass es sehr bereichernd und motivierend ist, verschiedene Standpunkte anzuhören, Erfahrungen mit Kolleg/innen in anderen Teilen der Welt zu teilen und zusammenzuwachsen. Manchmal müssen wir überrascht feststellen, dass unsere Lage trotz der Entfernung zwischen uns sehr ähnlich ist

Und zum Schluss: Wie verbringst du deine Freizeit? Ich lese gerne, besonders griechische und römische Literatur, und betreibe Sport. ■

Achtseitiger Leitfaden zum Heraustrennen

DER ITF-LEITFADEN: SO BEKOMMT



Wie finde ich eine Seeleutegewerkschaft 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 ITF-Inspektor/in - alle Kontaktdaten sind in diesem Leitfaden enthalten.

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

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

- · Kontaktdaten des/der nächsten ITF-Inspektor/in, -Koordinator/in oder Gewerkschaft fin-
- Schiffe nachschlagen und die Bedingungen an Bord überprüfen, bevor du anheuerst
- ITF-Helpline direkt kontaktieren
- Kontrollieren, ob Ruhezeiten den Vorschriften entsprechen.

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





Kontaktaufnahme zur ITF

Die ITF betreibt eine weltweite Hotline, die rund um die Uhr besetzt ist. Die Personen, die deinen Anruf entgegennehmen, sind mehrsprachig und darin ausgebildet, sich um deine Probleme zu kümmern. Sie nehmen eine Erstberatung vor und leiten deine Probleme und Anfragen an die geeignetste ITF-Stelle weiter, beispielsweise an eine/n Inspektor/in oder an die ITF-Hauptverwal-

Zu den Bürozeiten kann die ITF in London (Großbritannien) unter (+4420) 7940 9287 angewählt werden.

ITF-Hotline (rund um die Uhr):

(+4420) 7940 9280

SMS Textline: (+447950) 081 459 E-Mail: seafsupport@itf.org.uk

Vor dem Anruf

Halte mit folgender Checkliste die relevanten Daten bereit:

Zu deiner Person

- Rang
- Staatsangehörigkeit
- Kontaktdaten

Zu deinem Schiff

- Name
- FlaggeIMO-Nummer
- Aktueller Standort
- Anzahl der Besatzungsmitglieder und deren Staatsangehörigkeit

Zu deinem Problem

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

Seeleutezentren

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

Um das nächstgelegene Seeleutezentrum ausfindig zu machen, kannst du die KOS-TENLOSE "Shoreleave"-App herunterladen

www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

Verfügbar auf





Anheuern Bemannungsagenturen

Das Seearbeitsübereinkommen besagt, dass private Bemannungsagenturen reguliert werden müssen. Es verbietet: von Seeleuten für die Vermittlung von Arbeitsplätzen an Bord Gebühren zu verlangen; illegale Heuerabzüge zu tätigen; sowie die Praxis, einzelne Personen auf Schwarze Listen zu setzen. Schiffseigentümer müssen sicherstellen, dass die von ihnen in Anspruch genommenen Bemannungsagenten diese Normen erfüllen. Die Seite 8 dieses Leitfadens enthält weitere Informationen darüber, wie man einen guten Agenten identifizieren kann.

Vor Vertragsabschluss

Ratschläge der ITF zum Heuervertrag

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



Ohne **schriftlichen Vertrag** keine Arbeit auf einem Schiff aufnehmen.

Niemals einen Blanko-Vertrag oder einen Vertrag unterschreiben, der dich an nicht näher erläuterte oder dir nicht vertraute Bedingungen bindet.

Überprüfe, ob sich der von dir abzuschließende Vertrag auf einen Kollektivvertrag (CBA) bezieht. Falls dies der Fall sein sollte, vergewissere dich, dass dir die Bedingungen dieses CBA bekannt sind, und bewahre eine Kopie davon zusammen mit deinem Vertrag auf.

Überzeuge dich, dass die Vertragsdauer eindeutig festgelegt ist.

Niemals einen Vertrag unterschreiben, der es in alleinigem Ermessen des Reeders stellt, Änderungen bezüglich der Vertragsdauer vorzunehmen. Jegliche Änderung der vereinbarten Vertragsdauer sollte in gegenseitigem Einvernehmen erfolgen.

Immer sicherstellen, dass der Vertrag klare Angaben über die zu zahlende Grundheuer enthält und dass die regelmäßige Arbeitszeit klar definiert ist (z. B. 40, 44 oder 48 Stunden pro Woche). Gemäß der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) sollte die regelmäßige Arbeitszeit bei maximal 48 Stunden pro Woche (208 pro Monat) liegen.

Stelle sicher, dass im Vertrag klar definiert ist, wie Überstunden bezahlt werden und zu welchem Tarif. Dies kann ein einheitlicher Stundentarif sein, der für alle Stunden bezahlt wird, welche über die regelmäßige Arbeitszeit hinaus geleistet werden. Oder es wird ein fester monatlicher Betrag für eine garantierte Anzahl von Überstunden gezahlt; in diesem Fall sollte der Tarif für alle Stunden, die über die garantierten Überstunden hinaus geleistet werden, klar definiert sein. Gemäß IAO

sollten alle Überstunden zu einem mindestens 1,25-fachen des normalen Stundenlohns entgolten werden.

Überzeuge dich, dass im Vertrag klar festgelegt ist, wie viele **bezahlte** monatliche **Urlaubstage** du erhalten wirst. Gemäß IAO sollte der jährliche bezahlte Urlaub nicht weniger als 30 Tage (2,5 Tage pro Kalendermonat) betragen.

Stelle sicher, dass die Bezahlung der regelmäßigen Arbeitsstunden, der Überstunden und der Urlaubstage eindeutig und separat im Vertrag aufgeführt ist.

Überprüfe, ob im Vertrag festgehalten ist, dass deine **Heimreisekosten** übernommen werden. Unterschreibe niemals einen Vertrag, der eine Klausel enthält, nach der du zur Zahlung eines Anteils deiner Anreiseoder Heimreisekosten herangezogen werden kannst

Unterschreibe keinen Vertrag, der es dem Reeder gestattet, während der Laufzeit des Vertrages einen Teil deiner Heuern zurückzuhalten oder einzubehalten. Du solltest ein Recht auf Auszahlung deiner gesamten Heuer am Ende jedes Kalendermonats haben.

Sei dir dessen bewusst, dass ein individueller Arbeitsvertrag nicht immer Details über Zusatzleistungen enthält. Daher solltest du versuchen, eine Bestätigung (vorzugsweise in Form einer schriftlichen Vereinbarung oder eines vertraglichen Anspruchs) über die finanziellen Zuwendungen in folgenden Fällen zu erhalten:

- Krankheit oder Verletzung während der Laufzeit des Vertrags
- Tod (zu zahlender Betrag an Familienangehörige)
- Schiffsuntergang
- Verlust von persönlichem Besitz aufgrund von Schiffsuntergang

· Vorzeitige Beendigung des Vertrags.

Unterschreibe keinen Vertrag, der eine Klausel enthält, wonach dein Recht auf Mitgliedschaft in, Kontakt zu, Beratung mit oder Vertretung durch eine(r) Gewerkschaft deiner Wahl eingeschränkt wird.

Sorge dafür, dass dir eine Kopie des von dir unterschriebenen Vertrags ausgehändigt wird und dass du diesen sicher aufbewahrst

Überprüfe die Kündigungsbedingungen deines Vertrages, einschließlich der vom Schiffseigentümer einzuhaltenden Kündigungsfristen.

Bedenke folgendes: Unabhängig von den Bedingungen wird jeder Vertrag/jede Vereinbarung, den/die du freiwillig abgeschlossen hast, bei den meisten zuständigen Gerichten als **rechtsverbindlich** betrachtet.

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

Nutze die neue ITF-Seeleute-App für Mobiltelefone und Tablets, um ein Schiff nachzuschlagen:

www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

VOLLSTÄNDIGER NAME	FUNKTION	STAAT	HAFEN	BÜRONUMMER	MOBILTELEFON	E-MAIL
Roberto Jorge Alarcón	Koordinator	Argentinien	Rosario	+54 341 425 6695	+54 9 11 4414 5687	alarcon roberto@itf.org.uk
Rodolfo Vidal	Inspektor	Argentinien	Buenos Aires	+54 11 4331 4043	+54 9 11 4414 5911	vidal rodolfo@itf.org.uk
Ben West	Kontakt	Australiien	Newcastle		+61 419 934 648	summers_dean@itf.org.uk
Dean Summers	Koordinator	Australiien	Sydney	+61 2 9267 9134	+61 419 934 648	summers_dean@itf.org.uk
Keith McCorriston	Inspektor	Australiien	Fremantle	+61 8 9335 0500	+61 422 014 861	mccorriston_keith@itf.org.uk
Matt Purcell	Stellv. Koordinator	Australiien	Melbourne	+61 3 9329 5477	+61 418 387 966	purcell_matt@itf.org.uk
Sarah Maguire	Inspektorin	Australiien	Gladstone		+61 434525416	maguire_sarah@itf.org.u
Christian Roos	Inspektor	Belgien	Zeebrugge	+32 2 549 11 03	+32 486 123 890	roos_christian@itf.org.uk
Marc Van-Noten Rino Huijsmans	Inspektor Inspektor	Belgien Belgien	Antwerpen Antwerpen	+32 3 224 3419 +32 3 224 3443	+32 475 775700 +32 473 97 31 95	van-noten_marc@itf.org.uk huijsmans rino@itf.org.uk
Souradjou Alassane Fousseni	Kontakt	Benin	Cotonou	+229 97080213	+229 95192638	sfousseni2002@yahoo.fr
Ali Zini	Inspektor	Brasilien	Paranagua	+55 41 34220703	+55 41 9998 0008	zini ali@itf.org.uk
Renialdo de Freitas	Inspektor	Brasilien	Santos	+55 13 3232 2373	+55 13 99761 0611	defreitas renialdo@itf.org.uk
Vladimir Miladinov	Inspektor	Bulgarien	Varna	+359 2 931 5124	+359 887 888 921	miladinov_vladimir@itf.org.uk
Karl Risser	Inspektor	Kanada	Halifax	+1 902 455 9327	+1 902 237 4403	risser_karl@itf.org.uk
Peter Lahay	Koordinator	Kanada	Vancouver	+1 604 251 7174	+1 604 418 0345	lahay_peter@itf.org.uk
Vincent Giannopoulos	Inspektor	Kanada	Montreal	+1 514 931 7859	+1 514 970 4201	giannopoulos_vincent@itf.org.uk
Juan Villalon Jones	Inspektor	Chile	Valparaiso	+56 32 2217727	+56 992509565	villalon_juan@itf.org.uk
Miguel Sanchez Mario Sarac	Inspektor Inspektor	Kolumbien Kroatien	Barranquilla Rijeka	+57 5 3795493 385 51 325 349	+57 310 657 3300 +385 98 1775 729	sanchez_miguel@itf.org.uk sarac mario@itf.org.uk
Milko Kronja	Inspektor	Kroatien	Sibenik	+385 22 200 320	+385 98 336 590	kronja milko@itf.org.uk
Romano Peric	Koordinator	Kroatien	Dubrovnik	+385 20 418 992	+385 99 266 2885	peric romano@itf.org.uk
Jens Fage-Pedersen	Inspektor	Dänemark	Kopenhagen	+45 36 36 55 94	+45 22 808188	fage-pedersen_jens@itf.org.uk
Morten Bach	Inspektor	Dänemark	Kopenhagen	+45 88920355	+45 21649562	bach_morten@itf.org.uk
Talaat Elseify	Inspektor	Ägypten	Port Said	+20 66 3324 100	+20 100 1638402	elseify_talaat@itf.org.uk
Jaanus Kuiv	Inspektor	Estland	Tallinn	+372 6116 392	+372 52 37 907	kuiv_jaanus@itf.org.uk
Heikki Karla	Inspektor	Finnland	Helsinki	+358 9 61520255	+358 40 4356 094	karla_heikki@itf.org.uk
Ilpo Minkkinen	Inspektor	Finnland	Helsinki	+358 9 615 20 253	+358 40 7286932	minkkinen_ilpo@itf.org.uk
Jan Örn	Stellv. Koordinator	Finnland	Turku	+358 9 613 110	+358 40 523 33 86	orn_jan@itf.org.uk
Kenneth Bengts Corine Archambaud	Koordinator	Finnland Frankreich	Helsinki Le Havre	+358 9 615 20 258 +33 235266373	+358 40 455 1229 +33 685522767	bengts_kenneth@itf.org.uk archambaud corine@itf.org.uk
Geoffroy Lamade	Inspektorin 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
Pascal Pouille	Koordinator	Frankreich	Dunkerque	+33 3 28 21 32 89	+33 3 80 23 95 86	pouille pascal@itf.org.uk
Yves Reynaud	Inspektor	Frankreich	Marseille	+33 4 915 499 37	+33 6 07 68 16 34	reynaud yves@itf.org.uk
Merab Chijavadze	Inspektor	Georgien	Batumi	+995 422 270177	+995 5 93 261303	chijavadze merab@itf.org.uk
Hamani Amadou	Inspektor	Deutschland	Rostock	+49 381 670 0046	+49 170 7603862	amadou_hamani@itf.org.uk
Karin Friedrich	Inspektorin	Deutschland	Hamburg	+49 40 2800 6812	+49 170 85 08 695	friedrich_karin@itf.org.uk
Susan Linderkamp	Stellv. Koordinatorin	Deutschland	Bremen	+49 421 330 33 33	+49 1511 2 666 006	linderkamp_susan@itf.org.uk
Sven Hemme	Inspektor	Deutschland	Bremen	+49 471 92189209	+49 151 27037384	hemme_sven@itf.org.uk
Ulf Christiansen	Inspektor	Deutschland	Hamburg	+49 40 2800 6811	+49 171 64 12 694	christiansen_ulf@itf.org.uk
Darren Procter Liam Wilson	Inspektor Inspektor	Großbritannien Großbritannien	Southampton Schottland	+44 1224 582 688	+44 7949 246219 +44 7539 171323	procter_darren@itf.org.uk wilson_liam@itf.org.uk
Paul Keenan	Inspektor	Großbritannien	Hull	+44 20 8989 6677	+44 7710 073880	keenan paul@itf.org.uk
Tommy Molloy	Inspektor	Großbritannien	Aberdeen	+44 151 639 8454	+44 776 418 2768	molloy tommy@itf.org.uk
Costas Halas	Inspektor	Griechenland	Piräus	+30 210 411 6610/6604	+30 6944 297 565	halas costas@itf.org.uk
Stamatis Kourakos	Koordinator	Griechenland	Piräus	+30 210 411 6610/6604	+30 6 9 77 99 3709	kourakos_stamatis@itf.org.uk
Januario Jose Biague	Kontakt		Bissau	+245 5905895	+245 6605246	bia_januar@yahoo.com.br
Jason Lam Wai Hong	Inspektor	Hongkong, Chir		+852 2541 8133	+852 9735 3579	lam_jason@itf.org.uk
Jónas Gardarsson	Inspektor	Island	Reykjavik	+354 551 1915	+354 892 79 22	jonas@sjomenn.is
B. V. Ratnam	Inspektor	Indien	Visakhapatnam	+91 8912 502 695 / 8912 552 59		ratnam_bv@itf.org.uk
Chinmoy Roy K. Sreekumar	Inspektor	Indien Indien	Kalkutta	+91 33 2459 1312 +91 44 2522 3539	+91 8300 43094	roy_chinmoy@itf.org.uk
Louis Gomes	Inspektor Inspektor	Indien	Chennai Mumbai	+91 22 2261 8368	+91 9381001311 +91 8080556373	kumar_sree@itf.org.uk gomes louis@itf.org.uk
Mukesh Vasu	Inspektor	Indien	Kandla	+91 2836 226 581	+91 94272 67843	vasu mukesh@itf.org.uk
Narayan Adhikary	Inspektor	Indien	Haldia	+91 3224 252203	+91 9434517316	Adhikary_Narayan@itf.org.uk
Thomas Sebastian	Inspektor	Indien	Kochi	+91 484 2666409	+91 98950 48607	sebastian_thomas@itf.org.uk
Ken Fleming	Koordinator	Irland	Dublin	+353 1 85 86 317	+353 87 64 78636	fleming_ken@itf.org.uk
Michael Whelan	Inspektor	Irland	Dublin		+353 872501729	whelan_michael@itf.org.uk
Michael Shwartzman	Inspektor	Israel	Haifa	+972 4 8512231	+972 54 4699282	shwartzman_michael@itf.org.uk
Bruno Nazzarri	Inspektor	Italien	Livorno	+39 (0) 586 072379	+39 335 612 9643	nazzarri_bruno@itf.org.uk
Francesco Di Fiore	Koordinator	Italien	Genua	+39 10 25 18 675	+39 33 1670 8367	difiore_francesco@itf.org.uk saitta francesco@itf.org.uk
Francesco Saitta Gianbattista Leoncini	Inspektor Inspektor	Italien Italien	Sizilien Tarent	+39 91 321 745 +39 99 4707 555	+39 338 698 4978 +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
Joachim Mel Djedje-Li	Inspektor		Abidjan	+225 21 35 72 17	+225 07 88 00 83	Djedje_Joachim@itf.org.uk
Calixte Kodjara	Kontakt	Elfenbeinküste	San Pedro	+225 08 17 60 65		kodjara_calixte@itf.org.uk
Kape Hie	Kontakt	Elfenbeinküste	San Pedro		+225 47 05 36 32	hie_kape@itf.org.uk
Fusao Ohori	Koordinator	Japan	Tokio	+81 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
Betty Makena Mutugi Bae Jung Ho	Inspektorin Inspektor	Kenia Südkorea	Mombasa Busan	+254 41 2230027 +82 51 463 4828	+254 721 425828 +82 10 3832 4628	mutugi_betty@itf.org.uk bae jh@itf.org.uk
Hye Kyung Kim	Koordinator	Südkorea	Busan	+82 51 469 0294	+82 10 3832 4628	kim hk@itf.org.uk
Norbert Petrovskis	Inspektor	Lettland	Riga	+371 67709242	+371 29215136	petrovskis norbert@itf.org.uk
Andrey Chernov	Inspektor	Litauen	Klaipeda	+370 46 410447	+370 699 28198	chernov andrey@itf.org.uk
Paul Falzon	Kontakt	Malta	Valletta	+356 79969670	+356 79969670	falzon_paul@itf.org.uk
Enrique Lozano Diaz	Inspektor	Mexiko	Veracruz	+52 229 932 3023	+52 1 229 161 0700	lozano_enrique@itf.org.uk
Tomislav Markolović	Kontakt	Montenegro	Bar	+382 30 315 105	+382 69 032 257	markolovic_tomislav@itf.org.uk
Aswin Noordermeer	Inspektor	Niederlande	Rotterdam		+31 6 53 337522	noordermeer_aswin@itf.org.uk
Debbie Klein	Inspektorin	Niederlande	Rotterdam		+31 6 53 182 734	klein_debbie@itf.org.uk
Gijs Mol	Inspektor	Niederlande	Rotterdam	104 4 004 7040	+31 622 89 08 77	mol_gijs@itf.org.uk
Grahame McLaren	Inspektor	Neuseeland	Wellington	+64 4 801 7613 +234 803 3091057	+64 21 292 1782	mclaren_grahame@itf.org.uk
Cyril A. Nzekwe	Kontakt	Nigeria	Lagos	1234 003 309 1037	I	cyril.nzekwe@yahoo.com

Hilfe für Seeleute rund um die Welt



ITF Seeleute-Bulletin 2017



VOLLSTÄNDIGER NAME	FUNKTION	STAAT	HAFEN	BÜRONUMMER	MOBILTELEFON	E-MAIL
Deborah Adekemi Akinware	Kontakt	Nigeria	Lagos	+234 708 7331148	+234 7025801024	ambassadordeborah@gmail.com
Goodlife Elo Okoro	Kontakt	Nigeria	Lagos	+234 1 774 0532	+234 8068468607	elolightmwunitf@gmail.com
Henry Akinrolabu	Inspektor	Nigeria	Lagos	+234 803 835 9368	+234 803 835 9368	akinrolabu henry@itf.org.uk
Angelica Gjestrum	Koordinatorin	Norwegen	Oslo	+47 22 82 58 24	+47 9 77 29 357	gjestrum angelica@itf.org.uk
Tore Steine	Inspektor	Norwegen	Bergen	+47 55 23 00 59	+47 907 68 115	steine tore@itf.org.uk
Truls M. Vik Steder	Inspektor	Norwegen	Porsgrunn	+47 35 54 82 40	+47 90 98 04 87	steder truls@itf.org.uk
Yngve Lorentsen	Inspektor	Norwegen	Tromsø	+47 (0) 77 69 93 46	+47 (0) 41401222	lorentsen yngve@itf.org.uk
Luis Carlos Fruto	Inspektor	Panama	Cristobal	+507 315 1904	+507 6617 8525	fruto luis@itf.org.uk
Joselito Pedaria	Inspektor	Philippinen	Cebu City	+63 32 256 16 72	+63 920 9700 168	pedaria joselito@itf.org.uk
Rodrigo Aguinaldo	Inspektor	Philippinen	Manila	+63 2 536 8287	+63 917 8111 763	aguinaldo rodrigo@itf.org.uk
Adam Mazurkiewicz	Inspektor	Polen	Szczecin	+48 91 4239707	+48 501 539329	mazurkiewicz_adam@itf.org.uk
Grzegorz Daleki	Inspektor	Polen	Gdingen/Gdansk		+48 514 430 374	daleki grzegorz@itf.org.uk
	'		Lissabon	+351 21 391 8181	+351 91 936 4885	
João de Deus Gomes Pires	Inspektor	Portugal				pires_joao@itf.org.uk
Felipe Garcia Cortijo	Inspektor	Puerto Rico	San Juan	+1 787 999 8130	+1 787 410 1344 +40 722 248 828	garcia_felipe@itf.org.uk
Adrian Mihalcioiu	Inspektor	Rumänien	Constanta	+40 241 618 587		mihalcioiu_adrian@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	Wladiwostok	+7 4232 512 485	+7 914 790 6485	osichansky_petr@itf.org.uk
Sergey Fishov	Koordinator	Russland	St. Petersburg	+7 812 718 6380	+7 911 096 9383	fishov_sergey@itf.org.uk
Vadim Mamontov	Inspektor	Russland	Kaliningrad	+7 4012 656 840/475	+7 9062 38 68 58	mamontov_vadim@itf.org.uk
Mouhamed Diagne	Kontakt	Senegal	Dakar	+221 775364071	+221 775364071	syndmarine@gmail.com
Seydina Ousmane Keita	Kontakt	Senegal	Dakar		221 77 692 64 08	souskeita@gmail.com
Daniel Tan Keng Hui	Kontakt	Singapur	Singapur	+65 6379 5660	+65 9616 5983	daniel_tan@seacare.com.sg
Gwee Guo Duan	Kontakt	Singapur	Singapur	+65 6390 1611	+65 9823 4979	duan_gwee@itf.org.uk
Cassiem Augustus	Inspektor	Südafrika	Kapstadt	+27 21 461 9410	+27 82 773 6366	augustus_cassiem@itf.org.uk
Gonzalo Galan	Inspektor	Spanien	Las Palmas		+34 638809166	galan_gonzalo@itf.org.uk
Joan Mas Garcia	Inspektor	Spanien	Barcelona	+34 93 481 27 66	+34 629 302 503	mas joan@itf.org.uk
José M. Ortega	Koordinator	Spanien	Algeciras	+34 956 657 046	+34 699 436 503	ortega jose@itf.org.uk
Juan Ramon Garcia	Inspektor	Spanien	Valencia	+34 96 367 06 45	+34 628 565 184	garcia juan@itf.org.uk
Luz Baz	Inspektorin	Spanien	Vigo	+34 986 221 177	+34 660 682 164	baz luz@itf.org.uk
Mohamed Arrachedi	Inspektor	Spanien	Bilbao	+34 944 93 5659	+34 629 419 007	arrachedi mohamed@itf.org.uk
Ranjan Perera	Inspektor	Sri Lanka	Colombo	+94 112 583040	+94 773 147005	perera ranjan@itf.org.uk
Annica Barning	Koordinatorin	Schweden	Stockholm		+46 70 57 49 714	barning annica@itf.org.uk
Fredrik Bradd	Inspektor	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 4100	+46 70 574 2223	andre hakan@itf.org.uk
Sven Save	Inspektor	Schweden	Helsingborg	11007011100	+46 70 57 49 713	save sven@itf.org.uk
Sanders Chang	Inspektor	Taiwan, China	Taichung	+886 2658 4514	+886 955 415 705	chang sanders@itf.org.uk
Tse-Ting Tu	Inspektor	Taiwan, China	Kaoshiung	+886 7 5212380	+886 988513979	tu tse-ting@itf.org.uk
anck Kokou Séyram Akpossi	Kontakt	Togo	Lomé	+228 90 04 24 07	+228 99 50 53 35	paxhominibus@hotmail.com
Muzaffer Civelek	Inspektor	Türkei	Istanbul	+90 216 4945175	+90 535 663 3124	civelek muzaffer@itf.org.uk
Nataliya Yefrimenko	Inspektorin	Ukraine	Odessa	+380 482 429 901	+380 50 336 6792	yefrimenko nataliya@itf.org.uk
Barbara Shipley	Inspektorin	USA		+1 757 622 1892	+1 202 412 8422	shipley barbara@itf.org.uk
				+1757 622 1692		
Dwayne Boudreaux	Koordinator	USA	New Orleans	14 204 424 6000 (+ 646)	+1 504 442 1556	boudreaux_dwayne@itf.org.uk
Enrico Esopa	Koordinator	USA	New York	+1 201 434 6000 (ext 240)	+1 201 417 2805	esopa_enrico@itf.org.uk
Jeff Engels	Koordinator	USA		+1 360 379 4038	+1 206 331 2134	engels_jeff@itf.org.uk
John Metcalfe	Kontakt	USA	,	- Boston +1 207 785 4531	+1 207 691 5253	metcalfe_john@itf.org.uk
Martin D. Larson	Inspektor	USA	Portland		+1 503 347 7775	larson_martin@itf.org.uk
Michael Baker	Kontakt	USA	Cleveland	+1 216 781 7816	+1 440 667 5031	baker_michael@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		alifornia +1 562 493 8714	+1 562 673 9786	mueller_stefan@itf.org.uk
Tony Sasso	Inspektor	USA	Port Canaveral	+1 321 784 0686	+1 321 258 8217	sasso_tony@itf.org.uk

Arbeitskampfmaßnahmen einleiten? Was jeder vorher wissen muss

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

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

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

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

ITF-Gewerkschaftsvertreter/innen dies erklären.

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

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

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

Schiffsunglücke

Es gibt 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:

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

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

Bemannungsagenturen, Crewing-Firmen, Anwerbe- und Vermittlungsdienste... Wie findet man die guten?

Alle Seeleute haben das Recht auf ein effizientes, gut geregeltes Anwerbe- und Vermittlungssystem

Wenn du nicht zu den Glücklichen zählst, deren Qualifikationen besonders gefragt sind und die von Headhuntern angeworben werden, musst du dich im Wettbewerb mit Anderen um einen Arbeitsplatz bemühen und willst den besten Eindruck hinterlassen.

Man sollte sich jedoch einen Moment Zeit nehmen, die Anwerbeagentur zu überprüfen. Es gibt himmelweite Unterschiede zwischen windigen Agenturen und ordnungsgemäß geführten Unternehmen, die eine Dienstleistung für Reeder erbringen und sich gleichzeitig ernsthaft um die in ihren Büchern geführten Seeleute kümmern. Heuert man bei einem verantwortungslosen Bemannungsagenten an, kann dies

katastrophale Folgen haben, falls etwas auf See schiefgeht.

Unter gar keinen Umständen dürfen Bemannungsagenturen

- schwarze Listen führen
- Arbeitsvermittlungsgelder oder andere ungerechtfertigte Gebühren von Seeleuten verlangen
- unberechtigte Abzüge von deinen Heuern vornehmen.

Alle privaten Agenturen müssen

- ein aktuelles Seeleute-Register führen
- sicherstellen, dass du deinen Heuervertrag verstehst und deine Rechte und Pflichten erklären, einschließlich aller unternehmenssnezifischen Richtlinier.
- kontrollieren, ob dein Vertrag allen einschlägigen Tarifverträgen

- oder Vorschriften entspricht
- dir eine Kopie deines unterzeichneten Vertrags aushändigen
- kontrollieren, ob du die richtigen Qualifikationen für die Tätigkeit mitbringst
- sicherstellen, dass das Unternehmen, für das du arbeiten wirst, wirtschaftlich stabil ist und dich voraussichtlich nicht im Ausland mittellos zurücklassen wird
- über ein funktionierendes Beschwerdeverfahren verfügen
- über irgendeine Form von Versicherung verfügen, um dich vor finanziellen Verlusten für den Fall zu schützen, dass der Reeder seine Verpflichtungen dir gegenüber nicht einhält.

Stelle dir folgende Fragen:

• Ist die Agentur nach nationalem Recht zugelassen?

- Unterhält diese Agentur gute Beziehungen zu guten Unternehmen und zu Gewerkschaften, die der ITF angeschlossen sind?
- Behandelt sie deine persönlichen Daten vertraulich?
- Verfügt sie über maritimes Fachwissen, einschließlich entsprechender maritimer Vorschriften zu Schulungen, Befähigungszeugnissen und Arbeitsnormen?

Man sollte immer daran denken, dass das IAO-Seearbeitsübereinkommen 2006 es verbietet, schwarze Listen zu führen und von Seeleuten Arbeitsvermittlungs- oder andere ungerechtfertigte Gebühren zu verlangen. Reeder müssen sicherstellen, dass sie konforme Dienstleistungen in Anspruch nehmen.

Hat man dich auf diese Weise ausgenutzt, kannst du bei der Hafenstaatenkontrolle in jedem Land, das das Übereinkommen ratifiziert hat, Beschwerde einlegen, oder mit deiner Gewerkschaft oder einem/einer ITF-Inspektor/in in Verbindung treten.

Emotionaler Stress und psychische Belastung sind weit verbreitet, doch fällt es oft sehr schwer, darüber zu sprechen. Es kann schwierig sein herauszufinden, an wen man sich um Hilfe wenden kann, wenn sich die Dinge zu einem Punkt aufbauen, an dem man sich depressiv oder sogar selbstmordgefährdet fühlt. Das Seeleute-Bulletin untersucht die Gründe, warum dieses Thema von besonderem Interesse für Seeleute ist und stellt fest, welche Unterstützung möglich ist.

Besserer Internetzugang entscheidend für psychische Gesundheit von Seeleuten

Zum Auftakt eines Großprojekts der ITF-Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute (ITF Seafarers' Trust) zur Förderung der psychischen Gesundheit und des Wohlbefindens von Seeleuten erklärt deren Leiterin Kimberly Karlshoej, dass lange Seereisen möglicherweise als Risikofaktor für Depression und Selbstmord unter Seeleuten einzustufen sind

Die Erfassung des Ausmaßes des Problems ist bekanntermaßen schwierig, zum einen weil es mühsam ist, Seeleute zu erreichen, und zum anderen weil es sehr schwer ist, über Depression und Selbstmord zu sprechen. Seit Jahren zeigen Umfragen und Untersuchungen sehr unterschiedliche Ergebnisse auf.

So ergab 2015 eine ITF-Umfrage unter Seeleuten, dass zwischen sechs von 100 und 41 von 122 Befragten (je nach Staat) Kollegen kannten, die Selbstmordabsichten gehabt hatten. Unterdessen war im Personalbericht der Internationalen Schifffahrtskammer desselben Jahres nachzulesen, dass eine deutliche Mehrheit ihrer Bevölkerungsstichprobe 'zufrieden', 'glücklich' und 'sehr glücklich' angegeben hatten, als man sie zu ihrem Zufriedenheitsgrad befragte.

Aus einigen Umfragen geht ein hohes Maß an Stress und Angst hervor; andere berichten von gutem gesundheitlichen Allgemeinzustand und Wohlbefinden. Es gibt unterschiedliche Erkenntnisse zu Selbstmord und Stress, aufgegliedert nach Dienstrang. In einer Untersuchung wurde festgestellt, dass fast 90 Prozent der Selbstmorde bei Seeleuten zwischen den späten 1970er und den frühen 2000er Jahren unter Mannschaftsdienstgraden und Catering-Besatzung stattfanden; andere haben das höchste Stressniveau unter Offizieren angetroffen.

Diese großen Schwankungen bei den Ergebnissen veranlassten den ITF Seafarers' Trust zur Durchführung einer gründlichen Analyse mehrerer Untersuchungen und Umfragen, um der Frage möglichst auf den Grund zu gehen. Unsere Ergebnisse werden unsere Arbeit in den kommenden Jahren prägen.

Unsere Analyse hat zu dem Schluss geführt, dass die meisten Selbstmorde unter Seeleuten auf großen Hochseeschiffen stattfinden – einem Bericht zufolge machten sie mehr als 87 Prozent der zwischen 1976 und 2002 gemeldeten Selbstmorde unter Seeleuten aus.

Demnach wäre das wochen- oder monatelange Dasein auf See bei isolierten Sozial- und Arbeitsbedingungen und entfernt von ihren Familien möglicherweise der größte Risikofaktor für die psychische Gesundheit und das Wohlbefinden von Seeleuten. Ebenfalls wird dadurch die Notwendigkeit eines besseren Internetzugangs und besserer Internetverbindung deutlich – etwas, womit sich der Trust bereits mit seinem mobilen Wi-Fi-Projekt beschäftigt, womit eine verbesserte Verbindung an Bord der Schiffe im Hafen erreicht werden soll.

Der Trust entwickelt eine globale Strategie zur Förderung positiver psychischer Gesundheit und zur Bekämpfung sozialer Isolation, Depression und Selbstmord unter Seeleuten. Dies wird uns helfen, aktuelle, innovative und faktengestützte Programme für die Förderung von psychischer Gesundheit und Wohlbefinden anzubieten; das gleiche gilt für Leistungen, die eine Veränderungsbereitschaft erleichtern sowie lebenslange gesunde Verhaltens- und Lebensweisen fördern.

Diese Programme und Leistungen können zur Verbesserung der psychischen Gesundheit von Seeleuten auf See und zuhause beitragen. Auch kann das Auftreten und die negativen Auswirkungen von sozialer Isolation, Depression und Selbstmord unmittelbar reduziert werden.

Anliegen, bei denen man möglicherweise Hilfe braucht:

- Suizidprävention und Umgang mit selbstmörderischen Gedanken
- Wutbeherrschung
- Suchtmittelmissbrauch
- Angst und Depression
- Scheitern einer Beziehung

- Spielsucht
- Umgang mit Trauer
- Soziale Isolation
- Finanzielle Angelegenheiten regeln
- Probleme am Arbeitsplatz, wie Mobbing und Belästigung

Siehe 'Die 10 besten Tipps für's Wohlbefinden' des ITF Seafarers' Trust auf S. 29



Betreuung der psychischen Gesundheit

Gavin Kelso, Vorstandsvorsitzender des Arbeitnehmerberatungsdienstes Hunterlink National, erklärt wie seine Organisation die psychische Gesundheit und das Wohlbefinden von Seeleuten in den Häfen Australiens unterstützt und fördert

Falls du zur See fährst und unter seelischer oder psychischer Belastung leidest, können wir dich durch ein Team maritimer Fachberater/innen mit individueller Einzelberatung unterstützen. Wir nehmen auch mitten in der Nacht Anrufe entgegen, weil wir wissen, dass Krisen sich nicht an einen günstigen Zeitpunkt halten.

Wir bieten auch Schulungen zur Aufrechterhaltung und Stärkung der psychischen Belastbarkeit für Seeleute an. Dir steht eine Fülle von Hilfsmitteln zur psychischen Gesundheit zur Verfügung – einige davon erscheinen auf diesen Seiten.

Bei einem Seeunfall, einem Todesfall auf See oder bei anderen kritischen Zwischenfällen unterstützt Hunterlink die Besatzungen, indem unsere Berater/innen zum Schiff geflogen werden.

Wohl weniger bekannt ist unser "Hunterlink Global"-Netzwerk. Dieses bietet Seeleuten aller Nationalitäten Unterstützung und Hilfe, wenn sie sich in australischen Gewässern befinden und unter seelischen oder psychologischen Problemen leiden

Wir bewegen uns vorsichtig durch kulturelle Unterschiede und behandeln jeden Hilfesuchenden auf kulturell sensible Weise. Den scheinbaren kulturellen Unterschieden zum Trotz gibt es jedoch gewisse allgemeine Ähnlichkeiten, die Grenzen, Kulturen und Hintergründe überschreiten.

Wir verstehen den Stress, der allen Seeleuten begegnet, die oft viele Wochen am Stück weit weg von zuhause arbeiten – Partner und Familie werden vermisst und

man hat Heimweh. Es kann sehr schwierig und traurig sein, wenn man einen Meilenstein in der Entwicklung bei kleinen Kinder verpassen muss – wenn sie z.B. ihre ersten Schritte wagen oder eingeschult werden. Vielleicht bist du verstört, weil du deinen Liebsten bei Unglück oder Krankheit nicht zur Seite stehen kannst, oder weil deine Teilnahme an der Beerdigung eines Familienmitglieds nicht möglich ist.

Kostenlose, vertrauliche Hilfsangebote bei Depression oder Selbstmordgefahr

In Australien: die Hunterlink-Helpline – Tel.: 1800 554 654. Rund um die Uhr an allen Wochentagen, 365 Tage im Jahr besetzt.

In Großbritannien und Irland: die Samariter – Tel.: 116 123. Rund um die Uhr an allen Wochentagen, 365 Tage im Jahr besetzt.

Befrienders Worldwide – www.befrienders.org besuchen, um Helpline-Informationen für das Land zu erfahren, in dem du dich befindest.

HOME

>

Fallstudie

Unterstützung der Besatzung nach Todesfall auf See

Ein Beispiel eines von Hunterlink Global kürzlich betreuten kritischen Zwischenfalls war der Tod eines ukrainischen Seemannes in North Queensland (Australien).

Der Seemann war ein beliebtes Besatzungsmitglied auf einem Massengutfrachter mit teilweise ukrainischer Besatzung. Er starb an Bord, womöglich an einem Herzinfarkt. Hunterlink reagierte sofort und entsandte einen erfahrenen Berater zur Unterstützung der verstörten Besatzung.

Den meisten in der internationalen Seeschifffahrt beschäftigten Seeleute ist der zurückhaltende und oftmals stoische Ruf bekannt, der ukrainischen Besatzungen nachgesagt wird. Man bewundert sie für ihre Belastbarkeit, Selbstbeherrschung und Zähigkeit. Dennoch traumatisiert der Tod eines engen Arbeitskollegen alle an Bord, vom Kapitän bis zum letzten Mannschaftsdienstgrad.

In diesem Fall konnten wir jedem Besatzungsmitglied an Bord erfolgreich Trauerbegleitung und Nachbesprechung bieten; mit Geschichten über Heimat und Familie konnten wir den Kontakt herstellen.

Wir informierten die Besatzung auch über ihre Rechte. Wir erklärten ihnen, dass alle Seeleute das Recht auf unverzügliche seelische und psychologische Unterstützung im Anlaufhafen haben, unabhängig von Nationalität oder Dienstgrad des betroffenen Beschäftigten.

Darüber hinaus konnte Hunterlink den Besatzungsmitgliedern fortgesetzte Betreuung bereitstellen - es ist diese erfolgreiche Verbundenheit mit traumatisierten internationalen Schiffsbesatzungen, die Hunterlink von allgemeinen Hilfsdiensten unterscheidet.



HIV/Aids-Information in neuer App zum Wohlbefinden

Dank einer im Juli von der ITF eingeführten neuen App zum Wohlbefinden findet man nun auf Mobilgeräten leichteren Zugang zu aktuellen Informationen sowie Beratung zu HIV und Aids. Dr. Asif Altaf, Koordinator des globalen ITF-Programms zu HIV/Aids und Wohlbefinden, erläutert Näheres

Die kostenlose App steht sowohl für Android- als auch für iOS-Geräte zur Verfügung. Sie beinhaltet grundlegende Fakten zu HIV und Aids - wie es übertragen wird, welche Symptome auftreten, wie man sich vor Ansteckung schützen kann und welche Behandlungsmethoden verfügbar sind.

Ferner sind Beispiele von Arbeitnehmer/innen enthalten, die der mit der Krankheit verbundenen Stigmatisierung entgegengetreten sind; auch die internationalen und nationalen Rechte eines HIV-positiven Beschäftigten werden genannt.

Darüber hinaus trennen 12 "Mythosknacker" Fakten von Fiktionen über die Krankheit. So glauben z. B. viele Menschen, dass ein HIV-Infizierter nicht mehr arbeiten kann. Die App erklärt, dass diese Ansicht falsch ist ein HIV-Positiver ist gleichermaßen qualifiziert wie alle Anderen für jede Art von Beschäftigung. Eine Infektion mit dem Virus ändert nichts an der Fähigkeit, so gut zu funktionieren wie alle anderen Menschen.

Die ITF-Koordinatorin für maritime Industrien, Jacqueline Smith, erklärt dazu: "Wie viele andere Beschäftigte im Verkehrswesen sind auch Seeleute besonders gefährdet für HIV und Aids. Wir hoffen, dass diese App euch helfen wird, die Krankheit besser zu verstehen, und dass ihr damit schnell und einfach Informationen einholen könnt – auf See, im Hafen oder zuhause. Wir wollen euch dabei helfen, euch selbst und eure Familien zu schützen."

Weitere Themen zum Wohlbefinden werden der App später hinzugefügt.

Kostenlose ITF-App zum Wohlbefinden unter www.itfseafarers.org herunterladen. Mehr zu den Aktionen der ITF-Gewerkschaften am Welt-Aids-Tag: www.hivprevention2016.org



normen und -vorschriften zu umgehen. Drei Autoren erklären, warum

रकापाछाव स्वते इन् २

dies für Seeleute entscheidend ist

Billigflaggen ans Licht bringen

Die meisten Personen und Unternehmen zahlen ihre Steuern, doch Billigflaggen und viele große Konzerne nutzen jede sich bietende Gelegenheit, ihre Steuern zu begrenzen, so Steve Yandell, leitender Sektionsassistent der ITF-Seeleutesektion sowie der ITF-Sektionen Fischereiwirtschaft und Binnenschifffahrt

Seit Jahrzehnten werden Reeder von Billigflaggen angezogen, die ein Minimum an Regulierung sowie niedrige Besteuerung bieten.

Auch Staaten stehen im Wettbewerb, niedrigere Steuersätze anzubieten, um Großunternehmen und Finanzdienstleister anzulocken, und einige machen es solchen Unternehmen möglich, sich normalen Formen der Finanzregulierung zu entziehen. In Großbritannien haben die britischen Überseegebiete manchmal diese Rolle wahrgenommen, während in der britischen Schiffahrt viele Schiffsregister der Gruppe der roten Handelsflagge Schiffseigentümer angelockt haben, die auf der Suche nach niedrigen Steuern und geringer Regulierung waren.

Es befinden sich schätzungsweise bis zu USD 32 Billionen an Vermögenswerten im Ausland, und diese Summe wächst stetig an. Die meisten transnationalen Unternehmen haben Tochtergesellschaften in Offshore-Steueroasen, und deren Reichtum erlaubt ihnen, die besten Buchhalter und Steuerberater einzusetzen, um das internationale Steuersystem zu umgehen. So ist es kaum verwunderlich, dass laut Untersuchungen des Internationalen Gewerkschaftsbunds nur 50 Unternehmen ein Gesamtvermögen besitzen, das dem von 100 Staaten entspricht.

Von großen Konzernen werden oft Mantelgesellschaften genutzt, um Gelder vor den Steuerbehörden zu verstecken oder illegale Geldtransfers zwischen Unternehmen und Staaten vorzunehmen. Diese massive Körperschaftssteuerumgehung hat erhebliche Auswirkungen auf die Fähigkeit der Regierungen, ausreichende Mittel für die Finanzierung grundlegender öffentlicher Dienstleistungen aufzubringen, auf die normale Menschen vertrauen.

Eine Reihe von Steuerabkommen regeln den entscheidenden Informationsaustausch, wenn ein Erträge generierendes Unternehmen an einem Standort dem Einwohner eines anderen Landes gehört, sodass die Steuerbehörde des Einwohners die Steuerschulden im Hinblick auf Vermögen und Ertrag der Firma im Ausland bewerten kann. Steuerabkommen sind jedoch nicht zwingend vorgeschrieben, und viele Staaten entscheiden sich, keinen freien Informationsaustausch vorzunehmen.

Mit der Veröffentlichung der Panama-Papiere im April 2016 erhöhte sich der Druck zur Veränderung. Kurz nach deren Veröffentlichung kündigten die fünf größten Volkswirtschaften der Europäischen Union - Deutschland, Frankreich. Spanien, Italien und Großbritannien - einen neuen Vertrag über den Informationsaustausch zur nutznießenden Eigentümerschaft von Unternehmen und Stiftungen an. Dadurch werden wir mehr über die wirkliche Eigentümerschaft von Unternehmen in diesen Ländern wissen

Viele Billigflaggenstaaten sind geheimnistuerisch und gestalten ihre geschäftlichen Angelegenheiten so, dass Regulierung und Besteuerung auf ein Minimum gesenkt werden.

Nehmen wir Liberia. Sein Schiffsund Handelsregister wird von der Liberian International Ship & Corporate Registry (LISCR) verwaltet – Besitz und Betrieb des Unternehmens liegt zu 100 Prozent in den USA. LISCR, das sich als weltweiter Vorreiter für Offshore-Unternehmensdienstleistungen rühmt, hat seinen Hauptsitz in Virginia (USA), ist jedoch aus steuerlichen Gründen in Delaware eingetragen, einem US-amerikanischen Staat, der für seine Funktion als Körperschaftssteueroase bekannt ist.

Das Register Liberias erlaubt die

Einrichtung von Trusts und privaten Stiftungen mit sehr begrenzter Offenlegung von Daten, und sein Steuerverwaltungssystem schränkt Steuerumgehung oder -hinterziehung nicht ernsthaft ein. Liberia beteiligt sich auch nicht am Standard für den Automatischen Austausch von Informationen zu Finanztransaktionen, der 2014 von 47 Staaten aufgestellt wurde.

Davon sind Seeleute betroffen, da die Funktionsweise vieler Billigflaggenstaaten dich am Ende um deine vertragliche Heuer bringen kann, wie die Blumenthal-Geschichte (rechts) schockierend deutlich macht.

Während Millionen von Menschen unter den Auswirkungen der Sparpolitik leiden, ist es umso wichtiger, Licht in diese unberührten Vermögenskonzentrationen zu bringen. Wir müssen das Billigflaggensystem beenden und sicherstellen, dass zwischen Schiffseigentümer und -Flagge eine echte Verbindung besteht.

Auch muss ein Staat über die unter seiner Flagge registrierten Schiffe wirksame Kontrolle und Regulierung ausüben. Mit ordnungsgemäßer Offenlegung und Transparenz könnten auch die Fälle in Angriff genommen werden, in denen sich Schiffseigentümer vor ihrer grundsätzlichen Verantwortung für ihre Besatzungen drücken.

Crew verliert Rechts-streit zur Arbeit-geber-frage

Viele Seeleute kämpfen um ihre Heuern, während eine Hamburger Reederei anscheinend die deutsche Arbeitsgesetzgebung umgeht, so Marc Widmann von der Wochenzeitung "Die Zeit"

Der ukrainische Kapitän Roman Bantsekov dachte, der im Januar 2014 vor ihm liegende Musterrollen-Vertrag wäre genauso wie die vielen, die er in der Vergangenheit abgeschlossen hatte, und die Heuern schienen

Er glaubte, er würde wieder einmal die *Martha* für die Hamburger Reederei Johann M. K. Blumenthal skippern, da der Vertrag von ihrem Prokuristen Heinz-Dieter Czech unterzeichnet war. Daher störte es ihn nicht, dass man die Hamburger Reederei in diesem Vertrag durch ein anderes Unternehmen mit Adresse in Liberia ersetzt hatte. Er unterschrieb den Vertrag.

Forts. >

Die Panama-Papiere: Im April 2016 sickerten mehr als 11,5 Millionen Finanzunterlagen und rechtliche Aufzeichnungen durch, die ein System offenlegten, das Straftaten, Korruption und Fehlverhalten ermöglicht, verborgen hinter undurchsichtigen Offshore-Unternehmen.

Mehr zur ITF-Billigflaggenkampagne unter www.FOC-campaign.org

Crew verliert Rechtsstreit zur Arbeitgeberfrage (Forts.)

Diese Entscheidung löste einen Rechtsstreit aus, der bis heute andauert.

Kapitän Bantsekov musste die Martha bald als seeuntüchtig erklären und ging im Juli 2014 nach über fünf Monaten auf See in Singapur von Bord. Seine endgültige Heuerabrechnung betrug USD 11.686,01, doch daheim erhielt er lediglich die Summe von USD 3.540,81. Der erste Offizier der Martha hatte einen ähnlichen Vertrag mit demselben Unternehmen abgeschlossen; auch ihm schuldete man Heuern.

Nachdem er wochenlang dem geschuldeten Geld hinterhergelaufen war, sagte man dem Kapitän, dass gegen ihn Anschuldigungen erhoben worden waren, sodass die Kosten für seinen Heimflug sowie die Anreise seines Nachfolgers von seinen Heuern abgezogen worden waren. Er beteuerte seine Unschuld und forderte seine Heuern. Blumenthal riet ihm, Verbindung mit dem in seinem Vertrag genannten Unternehmen - First Class Bulk Shipping Limited, 80 Broadstreet, Monrovia, Liberia - aufzunehmen.

Unter dieser Adresse hat das liberianische Schiffsregister seine Niederlassung, sodass Reedereien, die ihre Schiffe unter die billige liberianische Flagge verbringen möchten, sich dort eintragen müssen. Sie dürfen keine aktiven Geschäfte in Liberia betreiben, doch mit dem Blumenthal-Fall treten sie jetzt als Arbeitgeber von Seeleuten auf.

Als ITF-Inspektor Ulf Christiansen Ende 2014 die *Martha*-Fälle übernahm, unterstützte er bereits den Leitenden Ingenieur der *Carola* von Blumenthal und hatte 2013 und 2014 drei Seeleuten von zwei weiteren Blumenthal-Schiffen erfolgreich dazu verholfen, auf gerichtlichem Wege ausstehende Heuern einzuholen.

Alle Fälle betrafen die Nichtzahlung von Heuerendabrechnungen und Anschuldigungen ohne Beweisführung. Doch in den früheren Fällen war Blumenthal in den Verträgen als Arbeitgeber erschienen

Im Juni 2015 wies das Hamburger Arbeitsgericht die Klage Bantsekovs ab, wonach Blumenthal hinter dem liberianischen Unternehmen stecke und daher sein Arbeitgeber sei, was ihn zur Zahlung seiner ausstehenden Heuern verpflichte. Die ITF übernahm die Kosten für seinen Einspruch beim Landesarbeitsgericht Anfang 2016, den er erneut verlor. Blumenthal konnte sich erfolgreich mit dem Argument durchsetzen, dass er aktive Personaldienstleistungen für First Class Bulk Shipping erbracht habe und dass die liberiansiche Gesetzgebung zur Anwendung kommen müsse, da ein ukrainischer Seemann wissentlich und freiwillig einen Vertrag mit einem liberianischen Unternehmen abgeschlossen habe.

Christiansen riet den Besatzungsmitgliedern der Martha und der Carola, ihre Forderungen an das liberiansiche Schiffsregister zu senden, dessen Hauptsitz in den USA liegt. Der Fall geht weiter.

Eines wird Kapitän Bantsekov von jetzt an immer tun – seine Musterrollen-Verträge äußerst sorgfältig durchlesen, vom ersten bis zum letzten Wort.

Svetlana unterstreicht den Skandal der Billigflaggen

Die Svetlana-Geschichte über eine Besatzung, die auf einem unternormigen Schiff schlecht behandelt wurde, unterstreicht den Skandal der Billigflaggen und die fehlende Regulierung, so ITF-Inspektor Tommy Molloy





Die unter der Flagge Maltas (Valletta) fahrende Svetlana, im Besitz des Unternehnems Victoria Maritime Trading und auch von diesem betrieben, wurde am 20. Oktober in Cardiff (Wales) in die Kette gelegt, nachdem man feststellte, dass die Crew seit vielen Monaten keine Heuern erhalten hatte

Es waren erst acht Tage vergangen, seitdem man sie festgehalten hatte, weil bei einer Inspektion der Hafentstaatenkontrolle die Maritime and Coastguard Agency (MCA) 11 Mängel aufgedeckt hatte, darunter die korrodierte Feuerlöschhauptleitung, die Löcher aufwies, sowie eine Störungsanzeige am Feuermeldesystem im Laderaum und ein fehlender Hilfsrudermotor.

Die MCA bat die ITF, die Besatzung zu unterstützen und deren ausstehende Heuern auszurechnen. An Bord erfuhr ich, dass die russischen, ukrainischen und bulgarischen Besatzungsmitglieder nur kleine, sporadische Bargeldzahlungen erhalten hatte. Ein Mann hatte keine Heuern erhalten, seitdem er im Juni auf das Schiff gewechselt war; auch die drei ausstehenden Monatsheuern aus der Beschäftigung auf dem vorherigen Schiff waren ihm nicht ausgezahlt worden.

Die Heuern waren die niedrigsten, die ich seit langer Zeit gesehen hatte, weit unter den IAO-Mindestheuern, auf die im Seearbeits-übereinkommen (MLC) verwiesen wird. Die Besatzungsmitglieder waren darüber hinaus gezwungen worden, ihre persönliche Schutz-ausrüstung vor der Anmusterung selbst zu kaufen, was völlig inakzeptabel ist.

Auf Basis der IAO-Mindestheuern sowie versprochenen Zahlungen für Zusatzarbeit reichte die ITF eine Forderung für ausstehende Heuern ein. Wir forderten die Eigentümer auf, in Gespräche zum Abschluss eines ITF-Vertrags zu treten, der akzeptable Mindestbeschäftigungsnormen für die Besatzung vorsehen würde.

Das Unternehmen reagierte, indem es mich der Erpressung und illegaler Handlung beschuldigte, und man bestand darauf, nur die vertraglichen Summen zu zahlen, wie niedrig auch immer. Schließlich erhielt die Crew die geschuldete Summe von insgesamt fast USD 60.000, bevor das Schiff freigelassen wurde.

Von Staaten, die das MLC ratifiziert haben, wird die Aufstellung von Verfahren zur Bestimmung der Mindestheuern unter Beachtung des IAO-Minimums verlangt. Dieser Fall wirft die Frage auf, ob die Hafenstaatenbehörden die IAO-Mindestheuern durchsetzen können, und welche Rolle dem Flaggenstaat zukommt, wenn er erfährt, dass ein Schiffseigentümer den IAO-Mindestwert nicht bezahlt.

Neue Schutzmaßnahmen gegen Zurücklassung

Am 18. Januar 2017 traten neue Änderungen zum Seearbeitsübereinkommen 2006 (Maritime Labour Convention – MLC) in Kraft, die sich mit der Geißel der Zurücklassung von Besatzungen bei Aufgabe des Schiffes befassen.

Seit vielen Jahren setzt sich die ITF dafür ein, dass Schiffseigentümer und Regierungen ihre Verantwortung gegenüber Seeleuten ernst nehmen und die Praxis verbieten, Seeleute im Stich zu lassen, wenn Unternehmen in finanzielle Schwierigkeiten geraten oder wenn deren Betrieb einfach schlecht läuft. Jetzt gibt es Licht am Ende des Tunnels.

Was bedeutet die neue Vorschrift also für dich?

Sie legt fest, dass Schiffseigentümer eine Form von Versicherung abgeschlossen haben müssen, die den Besatzungen direkt zugänglich ist und ausreichende Mittel vorsieht, um zeitnahe finanzielle Unterstützung im Falle der Zurücklassung zur Verfügung zu stellen. Sie bedeutet, dass keine Seeleute mehr monatelang ohne Lebensmittel, Heuern oder Rückkehrmöglichkeit in die Heimat sich selbst überlassen werden.

Auf allen Schiffen, deren Flaggenstaaten das MLC ratifiziert haben (bei Redaktionsschluss war 91 Prozent der weltweiten Tonnage abgedeckt), müssen Kopien der Versicherungsbescheinigung 'an gut sichtbarer Stelle' an Bord in englischer Sprache ausgehängt werden.

Falls du befürchtest, möglicherweise zurückgelassen zu werden, solltest du nicht zu lange warten. Zunächst solltest du versuchen, mit dem Schiffseigentümer Verbindung aufzunehmen. Den Namen des Schiffseigentümers und seine Kontaktdaten findest du auf der 'Seearbeits-Konformitätserklärung' (DMLC) an Bord. Falls man dich zurückgelassen hat, kannst du direkt beim Versicherer des Schiffseigentümers Beschwerde einreichen.

Der Versicherungsfall (oder eine andere Form finanzieller Sicherheit) kann ausgelöst werden, 'wenn der Schiffseigentümer

• die Heimschaffungskosten des Seefahrers nicht übernimmt; oder

- den Seefahrer ohne notwendigen Unterhalt und Unterstützung sich selbst überlassen hat; oder
- anderweitig einseitig seine Verbindung zum Seefahrer abgebrochen hat, darunter Nichtzahlung vertraglicher Heuern seit mindestens zwei Monaten?

Du hast ein Anrecht darauf, bis zu vier ausstehende Monatsheuern sowie weitere Ansprüche aus deinem Arbeits- oder Tarifvertrag vom Versicherer bzw. Finanzsicherheitsanbieter des Schiffseigentümers einzufordern. Aus diesem Grund sollte man sich nicht zu spät darum kümmern. Wenn du sechs Monate mit dem Antrag wartest, bekommst du nur vier ausstehende Monatsheuern.

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

Die International Group of P&I Clubs (siehe folgende Seite) hat sich dazu verpflichtet, rund um die Uhr besetzte Notfall-Helplines anzubieten, die du auf den Bescheinigungen an Bord oder online finden kannst. Sorge dafür, dass du mit ihnen Kontakt aufnimmst, sobald dir klar wird, dass man dich im Stich gelassen hat.

Sobald das System eingesetzt ist und funktioniert, werden Flaggenstaaten und Häfen überprüfen müssen, ob geeignete Versicherungsnachweise für den Fall der Zurücklassung an Bord vorhanden sind.

Hat man dich zurückgelassen?

Dein Reeder

- weigert sich, für deine Heimreise aufzukommen, obwohl dein Vertrag beendet ist?
- beliefert das Schiff nicht mit Lebensmitteln, Wasser oder Treibstoff?
- ist seit zwei oder mehr Monaten im Rückstand bei der Heuerzahlung?

Falls du mit etwaigen Problemen dieser Art zu kämpfen hast, giltst du nach den im Seearbeitseinkommen 2006 festgelegten internationalen Vorschriften als "zurückgelassen".

Wende dich an den zuständigen Versicherungsträger bei Schiffsaufgabe (der Nachweis mit Kontaktdaten sollte am schwarzen Brett des Schiffes zu finden sein, oder sieh' dir die untenstehende Liste an). Du kannst auch beim Flaggenstaat, einem Beamten der Hafenstaatenkontrolle oder einem/einer ITF-Inspektor/in Alarm schlagen.

Rasches Handeln ist angesagt, bevor die Situation sich zuspitzt.

Du hast Anspruch auf bis zu vier Monatsheuern, also solltest du dich beschweren, bevor es zu spät ist!

International Group of P&I Clubs:

- The Swedish Club www.swedishclub.com
- UK P&I Club www.epandi.com
- Skuld www.skuld.com
- Britannia www.britanniapandi.com
- Steamship Mutual www.steamshipmutual.com
- Gard www.gard.no
- The London P&I Club www.londonpandi.com

- West of England www.westpandi.com
- North www.nepia.com
- Shipowners www.shipownersclub.com
- The Standard www.standard-club.com
- The American Club www.american-club.com
- The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association www.piclub.or.jp

Das Seeleute-Bulletin liefert die neuesten Entwicklungen bei der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) in Bezug auf Seeleute sowie in Zusammenhang mit automatisierten Schiffen.



Wir sorgen uns um die Auswirkungen, welche die Schaffung einer Kategorie von gewerblichem Personal auf Seeleute haben werden, weil damit die Tür zu Veränderungen bei der Bemannung von Schiffen geöffnet wird.

Bei mobilen Offshore-Bohreinheiten wird dies bereits angewandt, wobei zwei Arbeitnehmergruppen an Bord sind – Seeleute und gewerbliches Personal.

Das könnte dazu führen, dass eine Mindestzahl an Seeleuten im Seebereich für den nautischen und technischen Wachdienst beschäftigt werden, während gewerbliches Personal in einem Industriebereich an Bord geführt wird und alle anderen Arbeiten ausführt – z. B. Instandhaltung und Reparaturen, Festmachen,

Catering und Reinigung.

Sogar auf ferngesteuerten Schiffen ohne Wachen gibt es weiterhin einen potenziellen Bedarf an Bordpersonal für Instandhaltung, Reparatur und technische Unterstützung. Diese neue Definition bedeutet, dass solche Positionen möglicherweise mit nicht reguliertem gewerblichem Personal besetzt werden, und nicht etwa mit Seeleuten, die nach STCW-Code qualifiziert sind und anderen internationalen und nationalen Gesetzen zum Schutz ihrer Rechte und Arbeitsbedingungen unterliegen.

Dieser Schachzug birgt das Potenzial, die bestehenden regulatorischen und rechtlichen Rahmenbedingungen für Seeleute, Schiffseigentümer und Verwaltungen zu destabilisieren und könnte eine ganze Reihe schädlicher und unvorhersehbarer Folgen nach sich ziehen. Es könnte zu Konflikten mit dem Seearbeitsübereinkommen 2006 kommen, das inzwischen von 79 Staaten ratifiziert wurde und 91 Prozent der Weltflotte abdeckt.

Operative Bemannung und Ermüdung geben Seeleuten und der ITF seit langer Zeit Anlass zur Sorge. Die aktuellen Diskussionen bei der IMO setzen auf Änderung der bestehenden Richtlinien zu Ermüdung, und die ITF verlangt die Aufnahme angemessener operativer Bemannungsstärken als Hauptlösung für die Verringerung von Ermüdungserscheinungen.

Dies würde bedeuten, jede der vorgeschlagenen überarbeiteten Richtlinien in sieben Module zu gliedern und bei allen internationale Vorschriften wie ISM-Code, sichere Mindestbemannung und MLC zu berücksichtigen, um genügend Personal für die sichere Arbeit auf Schiffen vorzuhalten.

Sorge bereitet der ITF auch die enorme Zahl von Kontrollen und Verwaltungsaufgaben, mit denen gezielt Schiffe und Besatzungen überhäuft werden. Dies trägt weiterhin zum verstärkten Druck bei, mit dem die Verantwortung für eine mögliche Kriminalisierung auf Kapitäne und Besatzungen übertragen wird, was die ITF strikt ablehnt. Mit allen Seeleuten sollte ehrlich und fair umgegangen werden.



Fortschritte in Informatik, Kommunikationstechnologie und Robotik zeigen bereits erste Auswirkungen auf die Seeschifffahrt.

Die meisten Visionen einer künftig automatisierten Schifffahrt beruhen jedoch auf ehrgeizigen Behauptungen von Anlagenherstellern und Dienstleistern.

Grundlage deren Konzepts sind Entwicklungen, die im Wesentlichen nur auf das kontrollierte Umfeld der Herstellungs- und Vertriebsindustrie anzuwenden sind. Es ist äußerst fraglich, ob dieses Modell auf die einzigartige, dynamische, globale und unkontrolierte Meeresumwelt übertragen werden kann.

Die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO) bemüht sich
bereits um die Entwicklung und
Realisierung von Technologie zur
Unterstützung der elektronischen
Navigation, was dazu führen
könnte, dass tatsächlich autonome, unbemannte Schiffe ihre eigenen Entscheidungen ausschließlich unter Verwendung künstlicher
Intelligenz treffen.

Man geht jedoch allgemein davon aus, dass die Kosten für den Bau eines Schiffes mit der erforderlichen Technologie für ferngesteuerten Betrieb wohl höher sind als die eines konventionellen Schiffs, auch ohne Besatzung und Besatzungsunterkünfte. Kostspielige Infrastruktur an Land für Überwachung und Kontrolle sowie Instandsetzung, Reparaturen und andere Funktionen wäre erforderlich – Aufgaben, die derzeit überwiegend von Seeleuten aus kostengünstigen Ländern mit Arbeitskräfteangebot durchgeführt werden.

Autonome Schiffe würden auf Kosten der Arbeitsplätze von Seeleuten in Dienst gestellt werden. Fundierten Schätzungen zufolge entfallen auf die Bemannungskosten jedoch nur sechs Prozent der gesamten Schiffsbetriebskosten. Daher ist es nur schwer nachvollziehbar, wie die Kosteneinsparungen – sogar bei Streichung aller Seeleute-Stellen – diese Zusatzkosten für Aufbau und Betrieb einer autonomen Schifffahrtsindustrie ausgleichen sollen.

Bislang hält sich die Begeisterung der Schiffseigentümer für diese Idee in Grenzen. Sie werden sich nur dann dafür erwärmen, wenn sie einen Wettbewerbsvorteil erkennen können.

Menschen, die autonome Schiffe wollen, begründen dies mit niedrigeren Kosten und erhöhter Sicherheit durch den Ausschluss des Risikos menschlichen Versagens. Es besteht jedoch ein deutliches Risiko, neue Fehlerquellen mit technischen Systemen, Kom-

munikationsverbindungen, Cybersicherheit und menschlichen Fernbedienern einzuführen, die von der Wirklichkeit des Schiffes und seiner aktuellen Umgebung getrennt sind.

Weiter machen sie geltend, dass komplexe, hoch automatisierte Systeme hochqualifizierte Fachkräfte erfordern – somit könnten sich Seeleute weiterqualifizieren und Zugang zu besser bezahlten Arbeitsplätzen haben. Das hat sich jedoch in anderen Branchen nicht bewahrheitet. Basiskompetenzen sowie Entscheidungfunktionen auf unterer Ebene werden in die Technologie eingebaut, und Maschinen, die denken, erzeugen Menschen, die das nicht mehr zu tun brauchen.

In der dynamischen und komplexen maritimen Welt sind auf Erfahrung beruhende Einschätzung und Beurteilung wesentliche Grundlagen für Entscheidungen, die oft unter Zeitdruck getroffen werden müssen und den Unterschied zwischen Erfolg oder Desaster ausmachen.

Gewerkschaften sind nicht gegen neue Technologie. Wir machen uns jedoch große Sorgen um 'technologische Arbeitslosigkeit', bei der Arbeitplätze nur zur Steigerung der Gewinne durch neue Technologie abgebaut werden. Die mit der Technologie einhergehenden Veränderungen sind mit einer vierten industriellen Revolution verglichen worden. Sie werden nicht nur Auswirkungen auf Arbeitnehmer/innen und das Wesen der Arbeit haben, sondern auf die Zukunft der Gesellschaft, unser Wirtschaftssystem und unsere politischen Einrichtungen.

Gewerkschaften können Seeleuten hierbei nur hilfreich zur Seite stehen, wenn wir die Auswirkungen der Veränderungen auf Arbeitnehmer/innen und Gesellschaft mitgestalten. Aus diesem Grund müssen wir unseren Standpunkt, dass Seeleute für den Schiffsbetrieb unerlässlich sind, sowohl mit Wirtschaftlichkeit als auch mit Sicherheit begründen.

Mehr zur International Organization of Masters, Mates and Pilots unter: www.bridgedeck.org. ■

Damit deine Interessen in dieser Thematik bei der IMO umfassend vertreten werden können, hat die ITF eine Arbeitsgruppe zur autonomen Schifffahrt eingerichtet. Die Weltschifffahrtsuniversität gibt zudem einen Bericht über unbemannte Schiffe in Auftrag.

Die besten Tipps zur Verbesserung des Wohlbefindens

Die ITF-Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute (ITF Seafarers' Trust) hat die Top-10-Dinge zusammengestellt, die man zur Verbesserung des Wohlbefindens machen kann

1 Gesunder Geist, gesunder Körper

Wir neigen dazu, unseren Körper und unseren Geist als getrennte Systeme zu betrachten. Gesunde Ernährung oder das Einfügen einer schnellen, 10-minütigen Trainingseinheit setzt Endorphine frei und verbessert das Körpergefühl, während die Ausdauer erhöht wird.

2 Kontakte zu Menschen knüpfen

Die monatelange Einschränkung auf den engen Raum eines Schiffes ermöglicht den Aufbau enger Beziehungen zu Kolleg/innen. Gleichzeitig kann sich jedoch auch Klaustrophobie breit machen. Zum Glück liefert unsere Offline-Landgangs-App

(www.seafarerstrust.org/apps) alle notwendigen Informationen zum Auffinden eines Seeleutezentrums und Kennenlernen neuer Leute, oder um Zugang zum überaus wichtigen WLAN für die Verbindung nach Hause zu haben.

3 Dinge für andere tun

Wenn du dich wohlfühlen willst, dann tue etwas Gutes! Hilfe für andere Crewmitglieder ist nicht nur gut für die Kolleginnen und Kollegen, sondern macht auch dich glücklicher und gesünder. Anderen etwas zu geben muss nicht schwer sein: Es kann so einfach sein wie ein freundliches Wort, ein Lächeln oder eine aufmerksame Geste.

4 Ständig Neues dazulernen

Lernen hilft uns, neugierig und motiviert zu bleiben, stärkt das Selbstbewusstsein und die Widerstandskraft. Warum nicht eine neue Sprache lernen mit Apps wie Duolingo (www.duolingo.com), oder kostenlose Lernmittel wie den kürzlich veröffentlichten Maritimen Energieeffizienzkurs der IMO (https://goo.gl/D7oyqc) einsetzen?

5 Ziele haben, die man erreichen will

Ob es nun ein Gewichtsziel, der Abschluss eines Lernmoduls oder ein Anruf zuhause ist – auf ein Ziel hinzuarbeiten kann zum persönlichen Glück beitragen. Es kann auch dabei helfen, die Aufmerksamkeit zu lenken und auf einen Punkt zu richten, um dann ein Erfolgsgefühl auszulösen, wenn wir das erreichen, was wir uns vorgenommen hatten.

6 Achtsam leben

Ein schöner Sonnenuntergang auf See oder ein interessanter Besuch beim Landgang... Sei achtsam gegenüber dem gegenwärtigen Geschehen und sei dir deiner Umgebung – was du sehen, hören, berühren und schmecken kannst – bewusst.

7 Das Gute sehen

Das Leben ist voller Höhen und Tiefen, doch wenn man dem Leben mit positiven Gefühlen – der Stolz auf die Arbeit oder der Genuss eines guten Buches – begegnet, wird eine 'Aufwärtsspirale' erzeugt, die den Aufbau von Ressourcen unterstützt.

8 Widerstandskraft

Wir haben meist wenig Einfluss darauf, was uns widerfährt, aber im Prinzip können wir unsere Einstellung zu dem, was passiert, wählen. Wissen ist Macht, und proaktiv zu sein ist wichtig. Ein Verständnis deiner Rechte und Rechtsmittel auf See ist ein erster Schritt. Dazu kann man die "Seafarers' Rights International"- App unter www.seafarersrights.org konsultieren.

9 Sei mit dir selbst im Reinen

Wenn wir Monate auf einem Schiff verbringen, weit weg vom unterstützenden Netzwerk zuhause und in einer immer gleichen Umgebung, kann es passieren, dass wir unsere wahrgenommenen Unvolkommenheiten nicht mehr relativieren. Finde dich damit ab, dass niemand vollkommen ist, auch du nicht.

10 Werde Teil von etwas Größerem

Wissenschaftliche Studien belegen, dass es uns glücklicher und gesünder macht, eine Verbindung zu etwas Größerem als uns selbst zu haben. Dies könnte ein religiöser Glaube oder eine spirituelle Seite sein, gewerkschaftliches Engagement, Zufriedenheit über eine nützliche Arbeit oder Yoga-Übungen.

Mit der untenstehenden Barcode findet man unsere Liste der unverzichtbaren Apps für Seeleute.



Hafenbeschäftigte



An alle Seeleute – Laschen ist Sache der Hafenbeschäftigten!

Christian Roos, ITF-Inspektor in Belgien, erklärt warum die ITF und ETF ihre Aktivitäten verstärken, um die Praxis der Übernahme von Hafenarbeitertätigkeiten durch Seeleute zu beenden Das Laschen und Loslaschen in Häfen gehört zu den Tätigkeiten der Hafenbeschäftigten und sollte nur durch geschulte Hafenarbeiter/innen durchgeführt werden. Es handelt sich um eine sehr gefährliche Arbeit, die - sollte sie von nicht dazu ausgebildeten Beschäftigten ausgeführt werden - zu Verletzungen, Gesundheitsproblemen oder sogar Tod führen kann. Schiffsbesatzungen sollten niemals aufgefordert werden, Ladungen im Hafen zu laschen oder loszulaschen, es sei denn, die Sicherheit der Besatzung und des Schiffes steht auf dem Spiel.

Falls du als Seefahrer an Bord eines Billigflaggenschiffs beschäftigt bist, könnte dein Schiff einem von der ITF genehmigten Kollektivvertrag (CBA) unterliegen – dies kannst du mit der ITF-Seeleute-App überprüfen.

Jeder ITF-CBA enthält diese Klausel: 'Laschen und Loslaschen von Ladung gehört zu den Tätigkeiten der Hafenarbeiter, und die Besatzung sollte nicht aufgefordert werden, diese Arbeiten durchzuführen – es sei denn, die vorherige Zustimmung der örtlichen ITF-Hafengewerkschaft liegt vor.' Unternehmen, Kapitäne oder Offiziere, die ohne schriftliche Erlaubnis Seeleute auf einem Billigflaggenschiff auffordem, Lasch- und Loslascharbeiten auszuführen, verstoßen gegen diese Klausel im ITF-CBA.

Die der ITF und ihrem europäischen Arm, der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) angeschlossenen Gewerkschaften in Nordeuropa führen eine Kampagne durch, um das Laschen und Sichern von Feederladung für Hafenbeschäftigte zurückzufordern. In der ersten Septemberwoche 2016 gingen ITF-Inspektor/innen mit der Kampagne an Bord von Schiffen. Der Besuch auf der Elbfeeder wird auf Seite 5 geschildert.

Die Nachricht verbreiten

Lest das neue ITF-Flugblatt zum Laschen auf der Rückseite dieses Seeleute-Bulletins. Danach hängt es bitte an Bord aus, damit alle Besatzungsmitglieder sich der Risiken bewusst sind und über ihre Rechte Bescheid wissen



Bahnbrechende Studie sollte zu besseren Gesundheits- und Sicherheitsmaßnahmen in Containerhäfen führen

Sharon James, Sekretärin der ITF-Sektion Häfen, betrachtet eine neue Studie – die umfassendsten Erkennntnisse über Gesundheit, Sicherheit und Wohlergehen von Arbeitnehmer/innen im globalen Containerhafensektor – die aussagt, dass große Containerhafenbetreiber mehr für die Sicherheit von Hafenbeschäftigten bei der Arbeit tun müssen

Unterstützung der ITF-Familie beim Abschluss eines Vertrags für Hafenbeschäftigte in Gdansk

Hafenbeschäftigte in Polen konnten nach einer starken Organisierungskampagne und großartiger Unterstützung der ITF-Familie einen Kollektivvertrag (CBA) mit Deepwater Container Terminal (DCT) abschließen, so Adam Tylski, leitender Organisationsbeauftrager der Gewerkschaft Solidarnosc in

Gdansk



Die nationalen Seeleute- und Hafenarbeitersektionen der NSZZ Solidarnosc starteten 2012 im DCT in Gdansk (Polen) eine Organisierungskampagne. Bis Ende April 2013 hatten wir eine neue Gewerkschaft gegründet und konnten rasch 20 Prozent der Belegschaft als Mitglieder gewinnen. Im Juli 2013 unterzeichneten wir einen Grundsatzvertrag über die Anerkennung der Gewerkschaft mit der Geschäftsleitung.

Doch DCT betrachtete den Vertrag offenkundig als Pflichtübung. Als die Gewerkschaft stärker und proaktiver wurde, reagierte die Geschäftsleitung zunehmend feindseliger. Die Manager verhörten Beschäftigte, drohten ihnen bei Verlangsamung der Arbeit im Terminal mit Kündigung und feuerten zwei aktive Gewerkschafter.

Wir wandten uns an die ITF mit der Bitte um Unterstützung. Wir fanden heraus, dass die Finanzie-



rung für den Bau des zweiten Liegeplatzes (der im Oktober 2016 eröffnet wurde) durch einen Kredit der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (EBRD) gesichert war. Laut Kreditkonditionen muss der Schuldner das Recht der Arbeitnehmer/ innen auf Mitgliedschaft in einer Gewerkschaft und auf Kollektivverhandlungen respektieren. DCT nutzte den Vertrag mit der Gewerkschaft als Beweis für Wohlverhalten.

Die ITF sprach in unserem Namen mit der EBRD, die die politischen Folgen einer offiziellen Beschwerde der Gewerkschaft und ihrer zweiten Finanzierungstranche überdachte. Das Ergebnis war beeindruckend: DCT begann mit uns zu reden.

Doch DCT erneuerte nicht die Arbeitsverträge des stellvertretenden Vorsitzenden der Gewerkschaft sowie zwei weiterer aktiver Mitglieder, und sie verwehrten gewerkschaftlichen Organisationsbeauftragten den Zutritt zum Terminal, nachdem wir dem Geschäftsführer während einer Sitzung mit Kunden über den Liegeplatz eine Petition überreicht hatten.

Wir beschlossen, an die Öffentlichkeit zu gehen. Wir reichten beim Staatsanwalt Klage wegen der Rechtsverletzungen ein, protestierten auf der Ostsee-Verkehrskonferenz, organisierten eine große Kundgebung und veranstalteten eine zweistündige Blockade des Terminals.

Die der ITF angeschlossene Gewerkschaft Maritime Union of Australia (MUA) half uns, den DCT-Eigentümer – die Australian Macquarie Bank – ins Visier zu nehmen und die Anteilseigner des Unternehmens zu erreichen. Zusammen mit der ITF, ihrem europäischen Arm ETF sowie deren Gewerkschaften ver.di (Deutschland), FNCTTFEL-Landesverband (Luxemburg) und Unite the Union

(Großbritannien), organisierten wir Streikposten vor Macquarie-Niederlassungen in ganz Europa. Die ITF und ihre dänische Mitgliedsgewerkschaft 3F nahmen Maersk – den größten Kunden DCTs – ins Visier, und die ITF begann eine Online-Kampagne bei Labour-Start.

DCT konnte sich nicht mehr verstecken und lud uns schließlich zu den Verhandlungen ein, die im Abschluss des Kollektivvertrags mündeten.

Im Anschluss an diese Kampagne unterzeichnete die EBRD einen Vertrag über eine enge Zusammenarbeit mit dem Internationalen Gewerkschaftsbund (IGB) bei künftig von ihr finanzierten Projekten

Weitere Informationen über Solidarnosc-Aktivitäten gibt es unter www.solidarnosc.org.pl.

Aus der Studie geht hervor, dass die großen globalen Terminalbetreiber um Sicherheitsmaßnahmen in ihren Terminals bestrebt sind, Beschäftigte und Gewerkschaften bei der Entwicklung und Umsetzung von Arbeitssicherheits- und Gesundheitsstrategien jedoch nicht ausreichend beteiligen.

Sie zeigt, dass Hafenbeschäftigte die Dinge anders sehen als das Management, wobei die Arbeitnehmer/innen von einem höheren Grad arbeitsbezogener Schäden berichteten, als den Unternehmensaufzeichnungen zu entnehmen war. Rund 70 Prozent stuften ihr Sicherheitsrisiko als hoch ein, während 60 Prozent eine große Gefahr sahen, arbeitsbedingte gesundheitliche Schäden davonzutragen. Nach Ansicht der Beschäftigten wurden viele der häufigen

gesundheitlichen Auswirkungen ihrer Arbeit in den Arbeitssicherheitsregelungen nicht angemessen berücksichtigt, und die Sozialfürsorge sei nicht ausreichend auf ihre Bedürfnisse zugeschnitten.

Die Studie weist deutliche Unterschiede beim Schutzniveau für Beschäftigte mit unterschiedlichen Tätigkeiten, in unterschiedlichen Terminals und in unterschiedlichen Ländern aus. Zu den Hauptproblembereichen gehören:

- Zu wenig Beachtung für die besonderen Erfordernisse für weibliche Beschäftigte.
- Schwerpunkt auf unmittelbaren Sicherheitsrisiken auf Kosten langfristiger Auswirkungen auf die Gesundheit.
- Gesundheits- und Sicherheitsergebnisse sind schlechter für Leiharbeitskräfte.
- Produktivitätsziele untergraben

den Willen, Gesundheit, Sicherheit und Wohlergehen Vorrang einzuräumen.

 Uneinheitliches Vorgehen beim Arbeitssicherheitsmanagement, zumindest hinsichtlich der Anwendung von Höchststandards unabhängig vom Land.

Die Studie fordert Veränderungen bei der Arbeitssicherheitspolitik und -praxis, um Verbesserungen zu fördern. Sie ruft die Verantwortlichen auf, Gesundheits- und Sicherheitsregelungen auf Unternehmens- und Terminalebene zu überprüfen und die in dem Bericht aufgedeckten Lücken zu schließen.

Die ITF empfiehlt die Berücksichtigung der Erkenntnisse bei der Überarbeitung der IAO-Leitfadens zu Sicherheit und Gesundheit in Häfen.

Die Forschungsarbeit wurde von der ITF und dem Institut für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz (Institute of Occupational Safety and Health – IOSH) in Auftrag gegeben und von der Universität Cardiff (Wales) durchgeführt.

'Global container terminals – arrangements for health, safety and welfare' gibt es unter www.iosh.co.uk zum Download.





Recherchen zur dunklen Seite des Lebens auf See

lan Urbina, Journalist der *New York Times*, hat mehr als zwei Jahre mit der Recherche und Aufdeckung von Verbrechen und Gewalt auf See für eine Reihe von knallharten Artikeln unter der Überschrift "The Outlaw Ocean" verbracht. Das Seeleute-Bulletin erfährt Näheres

Wodurch wurde Ihr Interesse daran geweckt, was auf See vor sich geht? Schon als Junge faszinierten mich die blauen Flächen auf der Landkarte. An der Graduate School der Universität von Chicago studierte ich dann Anthropologie und verbrachte einige Zeit bei der Arbeit auf einem aus Singapur eingesetzten Forschungsschiff, wo ich mich speziell für das Leben der Seeleute und Fischereibeschäftigten zu interessieren begann. Als ich also bei The New York Times anfing, hatte ich schon lange den Plan gehegt, die Zeitung zu überzeugen, dafür zu bezahlen mich zur See zu schicken, um den unregierten und unregierbaren Raum zu erforschen, der zwei Drittel unseres Planeten einnimmt.

Sie behaupten, dass die schlimmsten Missstände in der Fischereiwirtschaft zu finden sind. Welches sind die häufigsten missbräuchlichen Praktiken, die Sie aufgedeckt haben? Mit der Serie wollten wir die Vielfalt der Verbrechen herausstellen, die weit über den Captain-Philips-Stil der somalischen Piraterie hinausgeht. Wir trafen auf ein Spektrum an Straftaten und gingen diesen nach, darunter illegale Fischerei, vorsätzliches Verklappen, Mord, Sklaverei, Zwangsarbeit, Missbrauch von blinden Passagieren und Waffenhandel. In Gegenden wie dem Südchinesischen Meer werden zehntausende Migranten – in der Mehrzahl junge Burschen – in Häfen verschleppt und gegen ihren Willen auf See geschickt. Die Regierungen haben weder Anreiz noch finanzielle Mittel, um das Meer zu überwachen. Mord auf See wird mit der Kamera festgehalten, aber keiner ermittelt. Interpol listet berüchtigte Wilderer, doch kein Staat ist willens, sie zu verfolgen oder festzunehmen.

Was war das schlimmste Vergehen, das Sie aufdeckten? Eine der von uns entdeckten Sklavereigeschichten im Südchinesischen Meer war die von Lang Long (siehe Seite 34). Seine Besatzungen fingen in Gewässern vor Thailand, wo Lang Long festgehalten wurde, mit Schleppnetzen überwiegend Kleinfische für Futter. Ein Großteil davon wird in die USA verkauft, normalerweise für Katzen- und Hundefutter in Dosen oder Futter für Geflügel, Schweine und Zuchtfische, die von US-Amerikanern verzehrt werden

Wie haben Sie sich Zugang zu den Schiffen verschafft? Es klingt schwieriger als es ist. Es wird immer einfacher, die Kapitäne zu überzeugen, je weiter man draußen auf See ist, also wird gehüpft. Der erste Sprung war die größte Hürde – vom Hafen auf das erste Schiff zu kommen. Kapitäne von Mutterschiffen konnten dazu bewogen werden uns mitzunehmen, bestanden jedoch darauf, dass wir nicht im Hafen an Bord kämen, wo die Menschen sehr genau auf westliche Journalisten

und Menschenrechtsaktivisten achten, die ein schlechtes Licht auf sie werfen. Also nahmen wir für die ersten zehn Meilen eine Jolle, wechselten für 50 Meilen auf das Mutterschiff, und dann funkte der Kapitän ein anderes Schiff an und veranlasste den Kapitän, uns weitere 50 Meilen mitzunehmen. Bis zu drei Mal mussten wir springen, um unser angepeiltes Schiff zu erreichen.

Drei Sprünge zurück zum Hafen – hatten Sie keine Angst? Wir hatten nur ein Satellitentelefon, und wenn das ausfiele, wären wir komplett abgeschnitten gewesen. Es war beängstigend, aber die Gefahr enstand aus den Bedingungen an Bord und dem Wetter. Je weiter wir draußen aufs Meer kamen, desto weniger betrachteten uns die Kapitäne und Besatzungen als Bedrohung, also gab es keinen Grund für sie, uns Schaden zuzufügen. Wir waren einfach ein paar seltsame Typen, die auf ihr rattenverseuchtes Schiff kommen wollten, um zu dokumentieren, wie sie arbeiten.

Werden Sie auch künftig zur Fischerei recherchieren und darüber schreiben? Ja, Ende 2016 will ich die Serie wieder aufgreifen und werde erneut reisen und weitere Geschichten verfassen. Zu diesem Zweck werde ich rund um die Welt Städte besuchen, um Präsentationen zu dieser Thematik und der Berichterstattung zu halten. Diese Präsentationen sind stark visuell ausgerichtet – unter Verwendung von Standbildern und Videos aus den Geschichten. Das Format umfasst einen 40-minütigen Vortrag über das Projekt: Anstoß, Ziele, Taktik, Überraschungen, Herausforderungen, Hintergrundgeschichten, Erkenntnisse, politische Auswirkungen.

Hat sich bereits etwas zum Besseren gewandelt? Haben Sie Hoffnung für die Zukunft? Ja, meiner Ansicht nach ändert sich vieles, wenn auch nicht schnell genug. Es gab eine Reihe von Entwicklungen bei den spezifischen Fällen, die von uns aufgedeckt wurden, darunter strafrechtliche Ermittlungen gegen illegale Akteure, verstärkte Hafeninspektionen und staatliche Reformen.

Auf höherer Ebene allerdings handelt es sich bei der neuen Bewegung der Rückverfolgbarkeit von Fisch und Meeresfrüchten um einen Versuch, Transparenz und Rechenschaftspflicht von globalen Lieferketten zu verbessern, damit wir rückverfolgen können, wo der Fisch gefangen wurde und welche Rechte die Fänger haben.

Die vollständige Serie der Urbina-Artikel ist unter www.nytimes.com/oceans nachzulesen.
Mit einer E-Mail direkt an lan unter urbina@nytimes.com können kostenlose Fortsetzungen von 'The Outlaw Ocean' bestellt werden.

Fischereibeschäftigte

Lang Longs Geschichte

Nachdem er mit ansehen musste, wie seine jüngeren Geschwister hungerten, weil das Reisbeet seiner Familie in Kambodscha nicht genug für alle hergab, nahm Lang Long das Angebot eines Schleusers an, ihn für einen Job im Bauwesen über die Grenze nach Thailand zu bringen.

Doch nach seiner Ankunft wurde Lang tagelang von bewaffneten Männern in einem Zimmer in der Nähe des Hafens Samut Prakan festgehalten und dann mit sechs weiteren Migranten auf ein schäbiges Holzschiff getrieben. Es war der Auftakt zu drei brutalen Jahren in Gefangenschaft auf See.

"Ich habe geweint," sagte der 30-jährige Lang, während er erzählte, wie man ihn zweimal zwischen Fischerbooten weiterverkauft hat. Nach wiederholten Fluchtversuchen kettete ihn ein Kapitän am Hals an, sobald andere Boote sich näherten.

Als Som Nangs Boot auftauchte, hatte Lang die Kette seit ca. neun

Monaten immer wieder tragen müssen.

Nachdem er rund 10 Minuten lang Fisch abgeladen hatte, fragte Som nach eigener Aussage, warum Lang angekettet sei, und der Kapitän erwiderte, "Weil er immer wieder zu entkommen versucht". Zurück im Hafen nahm Som mit Stella Maris Verbindung auf, die sich dann bemühten, die 25.000 Baht (ca. USD 750) zu beschaffen, um Langs Freiheit zu erkaufen.

Während seiner sechstägigen Reise zurück zur Küste auf dem Mutterschiff weinte und schlief Lang die meiste Zeit, von der Crew versteckt, damit die anderen Fischerboote nichts über ihre Rolle bei seiner Rettung erfuhren.

Lang erzählte, er habe zunächst versucht, einen Überblick über die verstreichenden Tage und Monate auf See zu behalten, indem er Kerben in die hölzerne Reling schnitt. Schließlich gab er dies aber auf. "Ich hätte nicht gedacht, dass ich jemals wieder Land sehen würde"



Bisher hat die ITF keine Routine-Inspektionen auf Fischereifahrzeugen durchgeführt, wie sie es auf Handelsschiffen tut.

"Das bevorstehende Inkrafttreten des IAO-Übereinkommens 188 stellt jedoch eine Verbesserung der Bedingungen für Fischereibeschäftigte dar", sagt Luz Baz, ITF-Inspektorin für Galicien und Asturien in Spanien. "Derzeit lässt man sie in Hinsicht auf Recht und Arbeit in einer der gefährlichsten Umgebungen vollkommen allein."

"Somit ist die Zeit reif dafür, dass

die ITF sich einigt, unter welchen Umständen und wie unsere Inspektor/innen auf die immer häufigeren Hilferufe reagieren sollen, die wir von Besatzungen wegen ungerechter Behandlung oder Gesundheitsgefahren erhalten."

Beim Übereinkommen 188 handelt es sich um ein wichtiges Werkzeug, das Mindestruhezeiten, erhöhte Sicherheitsmaßnahmen, Versicherung bei Berufskrankheiten, medizinische Versorgung an Bord, Heuern sowie Verbesserungen bei Unterkunft und Verpflegung festlegen wird.

Bei einer UNO-Versammlung im Juni hatte Baz's leidenschaftliches Plädoyer für die dringende Ratifizierung des Übereinkommens 188 dazu geführt, dass der führende Vertreter/innen der Europäischen Union die Aufnahme von Mindestarbeitsnormen auf Fischereifahrzeugen beantragte.

Baz hatte die missbräuchlichen Praktiken skrupelloser Schiffseigentümer betont, die kostenlose Registrierung und Management ihrer Schiffe ausnutzen und Gewinne einstreichen, indem sie Arbeiter aus einigen der ärmsten Länder des Planeten ausbeuten. Zu den Inspektor/innen gesellten sich der spanische Repräsentant bei der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO), Antonio Padron, sowie Vertreter/innen der maritimen Bemannungsagentur Albacora und des Social Marine Institute.



Programm für industrielle Drehkreuze (Hub-Programm) auf die arabische Welt ausweiten

Bei seinem täglichen Eintreffen zur Arbeit im Hafen von Algier ist Hamou Touahria, Mitglied einer mächtigen Gewerkschaft im Ölsektor Algeriens, sich des Netzwerkes von Verkehrsbeschäftigten, Hilfskräften und anderen Arbeitnehmer/innen, die den größten Hafen seines Landes am Laufen halten, sehr bewusst.



Industrielle Drehkreuze wie der Hafen von Algier stehen im Mittelpunkt eines groß angelegten Programms von ITF und IndustriALL für Hubs, bei dem Beschäftigte aus unterschiedlichen Branchen, die in oder um einen bestimmten geografischen Standort arbeiten, ihre kollektive Stärke auf der gegenseitigen Unterstützung aufbauen. Dieses Konzept ist Seeleuten und Hafenbeschäftigten bekannt.

Ein erfolgreiches Pilotprojekt in den britischen Häfen Felixstowe, Humber und Grangemouth in 2015 wurde unter Beteiligung der ITF-Mitgliedsgewerkschaft Unite the Union durchgeführt, der größten Gewerkschaft in Großbritannien und Irland. Jetzt wird das Hub-Programm auf die arabische Welt ausgeweitet.

Algerische Gewerkschaften, die die Beschäftigten im maritimen Sektor sowie in der Öl- und Gasindustrie des Landes vertreten, haben mit den Gewerkschaften für Straßentransport, Eisenbahn und Zivilluftfahrt eine Allianz gebildet. Sie arbeiten zusammen, um die gewerkschaftliche Organisierung an industriellen Drehkreuzen bei ihren Mitgliedern zu bewerben und zu erkunden, wie sie Arbeitnehmer/innen in Hubs über Branchen hinweg wirksam vertreten können.

Die drei Gewerkschaften sind der Union Générale des Travailleurs Algériens (UGTA) angeschlossen: die Fédération Nationale des Travailleurs des Travailleurs des Ports (FNTT); die Fédération Nationale des Travailleurs des Ports Algériens; und Hamou Touahrias Gewerkschaft, die Fédération Nationale des Travailleurs du Pétrole, du Gaz et de la Chimie.

Touahria erklärt: "Die Bedeutung dieser Hub-Allianz liegt in erster Linie darin, zu zeigen was wir als Arbeitnehmer/innen tun, Erfahrungen und Wissen über unsere Rolle als Beschäftigte in unseren Einrichtungen auszutauschen, und das zu präsentieren, was wir mit dem Abschluss von Kollektivverträgen und der Verbesserungen der Rechte von Beschäftigten für unsere Kolleginnen und Kollegen erreichen."

Der offizielle Auftakt für das algerische Hub-Projekt bildet die ITF-Regionalkonferenz für die arabische Welt im Februar 2017.

"Die Beteiligung von
Frauen am algerischen
Hub-Allianzprogramm
wird dazu beitragen, ihre
Rolle vor Ort zu
verbessern – um ihre
Rolle als Frauen in ihren
Gewerkschaften und in
der Gesellschaft weiter
zu unterstützen und zu
fördern."

Djamila Madioni, Koordinatorin für soziale Dienste bei der Fédération Nationale des Travailleurs du Pétrole et du Gaz

Mehr über das Programm für industrielle Drehkreuze (Hub-Programm) gibt es unter www.itfhubs.org, und Entwicklungen in sozialen Netzwerken können mit #OurHubs verfolgt werden.

Weitere Informationen:
UGTA www.ugta.dz
Unite the Union
www.unitetheunion.org
IndustriALL vertritt
Beschäftigte in den
Bereichen Bergbau,
Energie und Fertigung

AUFRUF AN ALLE SEELEUTE!

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

Uns erreichen Berichte, dass dies immer häufiger geschieht, weil Reedereien die Hafenabfertigung beschleunigen oder Geld einsparen wollen, indem sie keine dazu ausgebildeten Hafenbeschäftigten engagieren, um diese Arbeiten zu erledigen.

Seeleute erhalten für die Ausführung dieser Arbeiten keine oder nur eine geringe Entlohnung. Letztendlich leiden sie aufgrund der langen Arbeitsstunden und engen Fahrpläne unter Stress und Erschöpfung. Man lässt ihnen keine Zeit, an Land zu gehen, sich auszuruhen oder mit Freunden und Familienangehörigen in der Heimat Kontakt aufzunehmen. Seeleute sind sogar verletzt oder getötet worden, weil sie für die Ausführung von Lascharbeiten nicht angemessen geschult sind, doch fordert man sie trotzdem dazu auf.

Es handelt sich um sehr gefährliche Arbeiten. Aus diesem Grund heißt es im ITF-Kollektivvertrag (CBA), Artikel 3 eindeutig: "Vas Laschen und Loslaschen der Ladung gehört zu den Hafen-arbeitertätigkeiten, und die Schiffsbesatzung sollte nur dann dazu aufgefordert werden, wenn die vorherige Zustimmung der örtlichen ITF-Hafengewerkschaft eingeholt wurde".

Wir sind der Überzeugung, dass jedes Schiff einem ITF-Vertrag unterstehen sollte.

Falls deine Reederei, der Kapitän oder ein Offizier dich auffodert, im Hafen Lasch- oder Loslascharbeiten auszuführen und keine schriftliche Erlaubnis der örtlichen Gewerkschaft der Hafenbeschäftigten vorgewiesen werden kann, wird gegen diesen Vertrag verstoßen. Gib uns in diesem Fall Bescheid, indem du unter Schilderung des Vorfalls, Name des Schiffes und Standort eine E-Mail an folgende Adresse schickst: ReclaimLashing@itf.org.uk Wir werden deine Angaben bei der ITF vertraulich behandeln und deinem Arbeitgeber nichts sagen.

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

Bei der ITF handelt es sich um eine globale Gewerkschaftsorganisation, die 4,5 Millionen Beschäftigte in der Verkehrswirtschaft rund um die Welt vertritt. Mehr unter:

www.ReclaimLashing.org

