



# Seeleute- Bulletin

German | Nr.32/2018

Internationale Transportarbeiter-Föderation



## Zurückgelassene Seeleute: Eine Schande für die Seeschifffahrt

In dieser Ausgabe:

Neues Netzwerk der arabischen Welt hilft Seeleuten  
Kriminalisierung – Ratschläge zu euren Rechten  
Leitfaden mit wichtigen Infos zum Heraustrennen



# Inhalt

**4**  
Billigflaggen-  
kampagne

**5**  
ITF  
Arabische Welt

**7-10**  
Leben  
auf See

**11-12**  
Gewerk-  
schaften  
in Aktion

**13-16**  
Zurück-  
gelassene  
Seeleute

**17**  
Seearbeits-  
überein-  
kommen  
2006

**18**  
ITF-  
Inspektorinnen  
und  
-Inspektoren

**Herausnehm-  
barer Leitfaden**

Acht Seiten  
Kontakt Daten und  
Ratschläge

**19**  
Im Profil:  
Mary Liew,  
SMOU  
(Singapur)

**20-22**  
Kriminalisierung

**23-24**  
Gesundheit  
und  
Wohlbefinden

**25**  
ITF-Wohl-  
tätigkeits-  
stiftung für  
Seeleute

**26-27**  
Branchen-  
entwicklungen

**28-29**  
Kabotage

**30-32**  
Fischerei-  
beschäftigte

**33**  
Hafenbe-  
schäftigte

**34**  
Frauen  
auf See

**35**  
Filmkritik:  
'Burmesischer  
Cowboy'

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 aus 700 Gewerkschaften in etwa 150 Ländern vertritt, darunter mehr als 600.000 Seeleute. Sie gliedert sich in acht Fachsektionen auf: Seeleute, Fischereiwirtschaft, Binnenschifffahrt, Häfen, Eisenbahn, Straßenverkehr, Zivilluftfahrt und Fremdenverkehrsdienste. Die ITF vertritt Arbeitnehmer/innen im Verkehrssektor auf weltweiter Ebene und fördert ihre Interessen durch globale Kampagnen und Solidarität. Weltweit arbeiten in den Häfen 140 Inspektor/innen und Kontaktpersonen für die ITF.

**ITF SEELEUTE-BULLETIN Nr.32/2018**

Von der **Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF)**, 49-60 Borough Road, London SE1 1DR, Großbritannien, im Jahr 2018 veröffentlicht. Weitere Exemplare des Seeleute-Bulletins (in arabischer, burmesischer, chinesischer, deutscher, englischer, indonesischer, japanischer, russischer, spanischer und türkischer Sprache) sind bei der ITF unter obiger Adresse erhältlich. Darüber hinaus können PDFs unter [www.itfglobal.org/de/resources/reports-publications/seafarers-bulletin](http://www.itfglobal.org/de/resources/reports-publications/seafarers-bulletin) heruntergeladen werden.

**Webseite:** [www.itfseafarers.org](http://www.itfseafarers.org) | **E-Mail:** [mail@itf.org.uk](mailto:mail@itf.org.uk) | **Tel.:** (+4420) 7403 2733 | **Fax:** (+4420) 7357 7871

**Titelbild:** Danny Cornelissen, maritimer Fotograf

# Willkommen



**Die Zurücklassung von Seeleuten plagt die maritime Industrie. Immer noch gibt es Schiffseigentümer da draußen, die ihre Verantwortung ignorieren und Seeleute hilflos und unter unmöglichen Umständen einfach zurücklassen. Was soll man tun, falls man als Seefahrender zurückgelassen wird? Welche Rechte hat man? Sind so im Stich gelassene Seeleute in Wirklichkeit Opfer moderner Sklaverei? Zurücklassung ist ein zentrales Thema dieser Ausgabe des Seeleute-Bulletins; unter anderem erscheint der persönliche Bericht eines Seemannes.**

Dank des Inkrafttretens des Übereinkommens 188 der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) zur Arbeit in der Fischerei am 16. November 2017 können Millionen Beschäftigte im Fischereisektor, die oft in den gesetzlosesten Regionen der Welt arbeiten, auf verbesserte Arbeitsbedingungen hoffen. In den Nachrichten vor Ort bringen wir die Geschichte einer der ersten ITF-Inspektionen auf einem Fischereifahrzeug.

Das Seeleute-Bulletin richtet mit der schrecklichen Geschichte der *Asteris*-Crew in Nigeria den Fokus auch auf die Kriminalisierung von Seeleuten. Falls man mit strafrechtlichen Vorwürfen oder Ermittlungen konfrontiert wird, sollte man in unserem Leitfaden nachlesen, was zu tun ist und wo Rat und Unterstützung eingeholt werden können.

Mit dem Ziel einer besseren Betreuung von Seeleuten und anderen Beschäftigten im weltweiten Transport- und Verkehrssektor konzentrieren sich die ITF und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften auf innovative Kampagnen, Gewerkschaftswachstum, zunehmend aktive Mitglieder sowie konstruktive Beziehungen zu Arbeitgebern und Regierungen.

In Singapur zeigt sich ein Paradebeispiel für die praktische Anwendung dieses Konzepts. Das Seeleute-Bulletin führt ein Interview mit Mary Liew, Vorsitzende der Singapore Maritime Officers Union, welche erfolgreich mit maritimer Industrie und Regierung zusammenarbeitet, um Ausbildung und bessere Bedingungen für die Seeleute Singapurs zu schaffen.

Ich freue mich, die neuen ITF-Inspektoren vorstellen zu können. Sie sind Teil unseres globalen Netzwerks von 140 Inspektor/innen und Kontakten, die mit euch unermüdlich für bessere Arbeitsbedingungen kämpfen. Ich möchte dazu anregen, sich den Film über das bemerkenswerte Leben des ITF-Inspektors und Aktivisten Shwe Tun Aung anzusehen (siehe Seite 34).

In unserem achtseitigen herausnehmbaren Leitfaden erfährt man, wie mit ITF-Inspektor/innen Verbindung aufgenommen werden kann, erhält Ratschläge zum Anheuern und lernt, wie man es vermeiden kann, Opfer betrügerischer Agenturen zu werden.

Diese Geschichten konnten dich hoffentlich überzeugen, dass die Mitgliedschaft in einer ITF-Gewerkschaft dich zum Mitglied einer mächtigen globalen Familie werden lässt, die immerzu an deiner Seite kämpft. Sei dabei und komm zu uns.

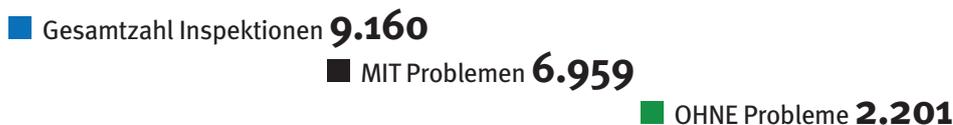
**Steve Cotton**  
ITF-Generalsekretär

# Die ITF-Billigflaggenkampagne in Zahlen (2017)

## ITF-Inspektionen

(bei Redaktionsschluss)

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



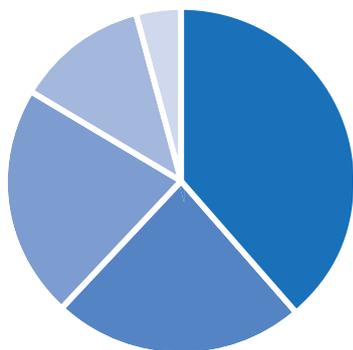
## Gesamtsumme beigetriebener Heuern

(bei Redaktionsschluss)



## Die im Rahmen von ITF- Inspektionen angetroffenen fünf größten Problembereiche

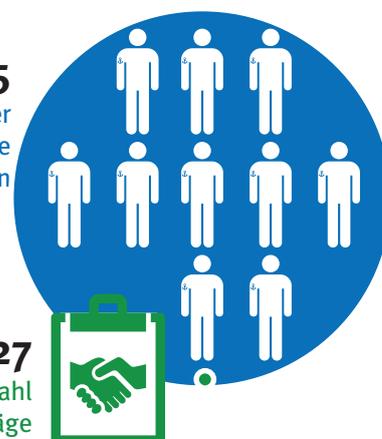
(bei Redaktionsschluss)



## ITF-Verträgen unterliegende Schiffe und Seeleute

(bei Redaktionsschluss)

**297.455**  
Gesamtzahl der  
Seeleute, für die  
Verträge gelten



**12.527**  
Gesamtzahl  
der Verträge



# ITF- Netzwerk Arabische Welt

**Der ITF-Inspektor Mohamed Arrachedi beschreibt das von ihm koordinierte neue ITF-Netzwerk für die arabische Welt, als Reaktion auf die zunehmende Herausforderung geschaffen, welche die Anzahl und Komplexität der Fälle zurückgelassener oder unbezahlter Seeleute in der arabischen Welt darstellen**

Die meisten Staaten der Region haben das Seearbeitsübereinkommen 2006 (MLC 2006) der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) nicht ratifiziert. Während in den nordafrikanischen Staaten einige dynamische Gewerkschaften bestehen, ist die Lage im Golf ganz anders. Das bedeutet, dass die Mechanismen und Ressourcen fehlen, auf die wir uns anderswo verlassen können, sodass Seeleute, die Häfen in der arabischen Welt anlaufen, ganz besonders der Ausbeutung ausgesetzt sind.

Im Januar 2017 rief die ITF das Projekt für die arabische Welt ins Leben, um eine stärkere Struktur gewerkschaftlicher Verbindungen zu entwickeln. Gewerkschaftsmitglieder mit englischen Sprachkenntnissen sowie gewerkschaftlicher und seemännischer Erfahrung wurden benannt, um auf Hilferufe zu reagieren.

Ich bearbeite und koordiniere die Fälle, wobei ich mit landseitigen Gewerkschaftskontakten und dem ITF-Sekretariat zusammenarbeite. Wenn wir einen Hilferuf erhalten, setzen wir uns mit unseren etablierten ITF-Kontakten in Verbindung. Sollte es dort keine geben, kontaktieren wir die Gewerkschaften und bitten um Unterstützung. Falls es hinsichtlich unserer Strategie und Zielsetzung geeignet erscheint, schlagen wir ihnen eine Zusammenarbeit vor, und sie können dann künftige Kontakte

werden. Wir verfügen über ITF-Kontaktpersonen in Algerien und Marokko sowie Gewerkschaftskontakte für die ITF-Billigflaggenkampagne in Bahrain, Jemen, Oman, Kuwait, Irak, Jordanien und Tunesien.

Für die Bearbeitung der Fälle schulen wir weitere Kontaktpersonen. Zur ITF-Schulung gehören Schiffsinspektionen, das Seearbeitsübereinkommen MLC, ITF-Verträge, die Billigflaggenkampagne und die Beteiligung örtlicher Gewerkschaften. Im Dezember 2016 nahmen mehr als 25 Personen aus Algerien, Bahrain, Ägypten, Irak, Jordanien, Kuwait, Marokko, Oman und Tunesien an einem zweitägigen Lehrgang in Jordanien teil. Seitdem haben diese Kontakte bei einer Reihe äußerst schwieriger Fälle wirkungsvoll Hilfe geleistet, darunter Unterstützung für die Besatzungsmitglieder der Yas, die in den Konflikt im Jemen geraten waren (siehe Seite 6). Anfang 2018 werden wir mit der Schulung unserer jemenitischen Kontaktpersonen beginnen.

Die Zusammenarbeit mit den Seeschiff-fahrtsbehörden der Region ist unerlässlich. Als bedeutender Erfolg gilt die im Oktober 2017 stattgefundenene Zusammenkunft der ITF mit dem Bundesverkehrsamt (FTA) der Vereinigten Arabischen Emirate (UAE). Im Rahmen dieses Treffens wurde vereinbart, Fälle zurückgelassener Seeleute in Gewässern der UAE gemeinsam in Angriff

Forts. >

**ITF-Netzwerk Arabische Welt**

Forts.

zu nehmen, einschließlich der Erstellung eines Protokolls über die Zusammenarbeit, das Anfang dieses Jahres (2018) unterzeichnet werden soll. Das FTA kündigte an, sich für die Ratifizierung des MLC 2006 durch die UAE einzusetzen, und die ITF verpflichtete sich zur Unterstützung beim Erreichen dieses Ziels.

Am 11. und 12. Dezember 2017 veranstaltete die ITF eine Konferenz in Bahrain, um Vertreter des ITF-Regionalbüros Arabische Welt, der örtlichen Gewerkschaft GFBTU und der Seeverkehrsverwaltung Bahraïns sowie Vertreter weiterer Staaten der arabischen Welt zusammenzubringen. Wir freuen uns darauf, auf diese neuen Netzwerk-Verbindungen aufbauen zu können und streben die Ratifizierung des MLC 2006 in naher Zukunft an.

Bislang ist es gut gelaufen. Nun müssen wir das Erreichte festigen und voranschreiten, mit vielfältigerer und gründlicherer Schulung sowie Solidaritätsbildung, und durch die Ausweitung des Netzwerks auf neue Arbeitsbereiche, Mitgliedsgewerkschaften und Staaten. Darüber hinaus arbeiten wir mit angeschlossenen Gewerkschaften im Iran aktiv zusammen, und Schulungen zur Schaffung von dortigen Kontakten für die Billflaggenkampagne sind für Anfang 2018 geplant. ■

**‘Als bedeutender Erfolg gilt eine Zusammenkunft der ITF mit dem Bundesverkehrsamt (FTA) der Vereinigten Arabischen Emirate (UAE), da vereinbart wurde, in Fällen zurückgelassener Seeleute zusammenzuarbeiten.’**

ITF-Inspektor Mohamed Arrachedi

## Koordinierte Hilfe holt Besatzung der *Yas* aus konfliktgeschütteltem Jemen

Im April 2017 trat die Besatzung des unter Panama-Flagge fahrenden Frachters *Yas* mit der Bitte um Hilfe an die ITF heran, nachdem das Schiff beim Anlegen in Aden (Jemen) mit Arrest belegt worden war



Die 12 Männer – sechs Inder, fünf Ukrainer und einer aus Syrien – erzählten uns, dass sie seit März keine Heuern erhalten hatten, über keine Vorräte oder Treibstoff verfügten und von den Schiffseigentümern zurückgelassen worden waren. Darüber hinaus belastete der Stress des Aufenthalts in einem Kriegsgebiet, die Beschlagnahme ihrer Reisepässe und die Unsicherheit bezüglich ihrer Heimreisemöglichkeit die Seeleute.

Wir wandten uns an unsere örtliche Gewerkschaft, die Aden Container Terminal Labor Committee (ACTLC), die sich für die Besatzung einsetzte und auf ihre sichere Heim-schaffung hinarbeitete. Die ITF gewährte Unterstützung bei Hotelkosten und Taschengeld für die Besatzungsmitglieder und organisierte ihre Heimflüge aus humanitären Gründen.

Die Heimschaffung gestaltete sich schwierig, weil die Grenzen des Landes aufgrund eines Cholera-Ausbruchs geschlossen worden waren. Die ACTLC fädelt eine zweistufige Notfall-Rückführung ein: eine Gruppe von Seeleuten durchquerten den Jemen zu einem Flughafen, von dem aus sie nach Kenia und dann weiter nach Odessa und Mumbai fliegen konnten, während die zweite Gruppe auf dem Seeweg nach Dschibuti fuhr, um von dort nach Indien und in die Ukraine zu fliegen.

Alle – die Gewerkschaft sowie die Hafen- und Schiffsbehörde Adens – haben erstaunlich hart mit uns zusammengearbeitet, um die Schwierigkeiten zu bewältigen. ■

**‘Wir sind Ihnen sehr dankbar dafür, dass unser Sohn, Ehemann, Vater zurückkehren konnte...Vielen Dank, Sie waren unsere Rettung.’**

Ehefrau eines heimgeführten ukrainischen Seemannes

# Nachrichten vor Ort



**Heimreisehilfe für Besatzung der *Qaaswa***

Als wir aus Malta erfuhren, dass sich ein Schiff außerhalb deren Hoheitsgewässer aufhielt, dessen Crew sich vom Schiffseigentümer bedroht fühlte, bot der dortige ITF-Kontaktmann Paul Falzon sofort seine Hilfe an. Eine Antwort der Besatzung ging schließlich am 13. Mai ein, und er unterstützte sie von da an täglich.

Nachdem sie Malta passiert hatten, wurde der Tanker *Qaaswa* 100 Meilen auf See gehalten und danach beordert, direkt vor der Küste von Sfax in Tunesien vor Anker zu gehen. Die 13 indischen und zwei pakistanischen Seeleute berichteten, dass Alco Shipping Services ihnen seit über vier Monaten keine Heuern gezahlt, ihnen Barauszahlungen verweigert und sie längere Zeit ohne Frischwasser und Vorräte gelassen hatte. Dadurch war es den Männern nicht möglich, Kontakt zu ihren Familien aufzunehmen.

Das Unternehmen hatte es auch versäumt, Reparaturen vorzunehmen und versuchte die Besatzung zu zwingen, das seeuntüchtige Schiff nach Ägypten zu führen.

Falzon nahm mit dem Koordinator des ITF-Netzwerks Arabische Welt sowie der ITF-Gewerkschaft Federation Nationale des Transports/UGTT in Tunesien Verbindung auf. Gemeinsam konnten wir erreichen, dass das Schiff in tunesischen Gewässern verbleiben durfte und die tunesischen Behörden am 25. Mai einen Besuch der Hafenstaatenkontrolle anordneten. Außerdem drängte die ITF die indische sowie die pakistanische Botschaft in Tunesien, sich für die Besatzung einzusetzen.

Glücklicherweise erhielten die Männer im Juli ihre ausstehenden Heuern und konnten endlich in die Heimat reisen, im Vertrauen darauf, dass die ITF sich weiterhin für die Eintreibung einer ausstehenden Heuern für Mai sowie die Heuern der gesamten Besatzung für Juni einsetzt.

Aktuelle Meldung: Das Unternehmen setzte eine neue Besatzung auf der *Qaaswa* ein. Den Seeleuten aus Sri Lanka und Ägypten schuldet man bereits drei Monatsheuern, und sieben Seeleute aus Sri Lanka und Äthiopien verlangen ihre Zurückführung in die Heimat sowie Auszahlung ihrer Heuern. Die ITF ist an den Flaggenstaat - die UAE FTA - zwecks Unterstützung bei Verhandlungen mit dem Eigentümer herantreten. ■



**Besatzung der *Lean Fong Tsai* erste Nutznießer einer ITF-Inspektion von Fischereifahrzeugen**

Die philippinische Besatzung der *Lean Fong Tsai* gehörte zu den ersten, denen die neue ITF-Politik zugute kam, wonach maritime Inspektionen auch auf Fischereifahrzeuge ausgeweitet werden. Inspektor Joselito Pedaria in Cebu (Philippinen) berichtet über die erfolgreiche ITF-Koordination, die den Männern die Auszahlung ihrer ausstehenden Heuern einbrachte.

Am 18. August 2017 erhielt Seafarerhelp ein Hilfeersuchen der Besatzung. Die *Lean Fong Tsai* befand sich mit ausgelaufener bolivianischer Registrierung und unklaren Schiffsidentifizierungsangaben in kenianischen Gewässern.

Die elf Besatzungsmitglieder beschwerten sich über unhygienische Trinkwasservorräte und geschuldete Heuern.

Der Fall wurde zur Weiterbehandlung an mich verwiesen, und daraufhin wurde die ITF-Inspektorin Betty Mutugi in Mombasa (Kenia) hinzugezogen. Sie besuchte umgehend das Schiff und brachte die Crew an Land, wo in der Seemannsmission frische Mahlzeiten und weitere Unterstützung auf sie warteten.

Der philippinische Bemannungsagent lehnte Mutugis Zahlungsaufforderung der ausstehenden Besatzungsheuern ab. Daraufhin wurde das Schiff von den örtlichen Behörden aufgrund von Mängeln, zu denen auch die Frage ausstehender Heuern gehörte, zurückgehalten.

Der Bemannungsagent schlug später die Heimschaffung der Besatzungsmitglieder sowie die Zahlung ihrer ausstehenden Heuern auf den Philippinen vor. Am 30. August trafen die Männer in Manila ein, wo der örtliche ITF-Inspektor Rodrigo Aguinaldo sich um sie kümmerte und sie mit bequemer Unterkunft und Verpflegung im Seemannsheim der Gewerkschaft AMOSUP unterbrachte.

In der Zwischenzeit ging Aguinaldo der Heuerforderung nach und konnte die der Besatzung geschuldeten 25.312 US-Dollar erfolgreich sicherstellen. Am 2. September erhielten die Männer ihr Geld. ■



## Schiff als Zuflucht für syrische Seeleute

Als ITF-Inspektor Mario Sarac einen Tiertransporter inspizierte, der zwecks Verladen von Bullen für die Türkei in Kroatien angelegt hatte, erwartete ihn eine Überraschung

Die *Sarah* hatte am 13. September 2017 im Hafen von Rasa festgemacht. Im Verlauf meiner Inspektion unterhielt ich mich mit mehreren der 21 Besatzungsmitglieder und stellte erstaunt fest, dass einige seit Jahren ohne Pause an Bord der *Sarah* fahren. Dies geschah auf freiwilliger Basis, da das Schiff zum Zufluchtsort vom Krieg in ihrem Heimatland Syrien geworden war. Kapitän Nasser Konyali formulierte es so: 'Leider ist es zur Zeit so, dass die Menschen statt Schutz an Bord Schutz vor Zuhause benötigen'.

Dies verstößt gegen die Vorschriften des Seearbeitsübereinkommen (MLC) 2006. Doch in seltenen Fällen wie diesem stehen wir vor einem unlösbaren Dilemma. Beharren wir in diesem Fall auf die Heimschaffung der Besatzung nach einjähriger Dienstzeit, würde man die Männer bei Abmusterung sofort in den Krieg schicken.

An Bord der *Sarah* traf ich auf eine gut ausgebildete, zufriedene Besatzung, die gut behandelt, regelmäßig bezahlt und ordentlich gepflegt wurde. Die gesamte Dokumentation war in ordnungsgemäßem Zustand. Und die Besatzung kümmerte sich gut um ihre lebende Fracht von 2.300 Bullen.

Ich beendete die Inspektion, zufrieden mit dem, was ich erlebt hatte, doch mit sehr viel Stoff zum Nachdenken.

Näheres zu Tiertransportern gibt es auf Seite 27. ■

## Hilfe für querschnittsgelähmten Seemann durch Kooperation bei Personenschadensforderung

Ulf Christiansen, ITF-Inspektor in Hamburg (Deutschland), berichtet davon, wie die Unterstützung eines schwerverletzten philippinischen Seemannes diesem hilft, sich seinen veränderten Umständen anzupassen

Am 18. Oktober 2016 brach Roldan Tamayo Cruz, philippinischer Steward an Bord der *Flottbek*, mit dem Koch auf, um den Abend in der Seeleutemission in Hamburg zu verbringen.

Um den Klub zu erreichen, mussten sie Bahngleise überqueren. Keiner der beiden hörte den herannahenden Zug. Der Koch konnte rechtzeitig zur Seite springen, doch Roldan wurde getroffen und 50 Meter mitgeschleift, bevor der Zugführer den Zug anhalten konnte.

Roldan wurde schwer verletzt und lag mehrere Wochen lang im Koma. Seine Ehefrau flog nach Hamburg und blieb in einem nahen Hotel. Als er aus dem Koma erwachte, konnte Roldan nicht sprechen. Er wurde auf die Station für Querschnittsgelähmte eines Spezialkrankenhauses in Hamburg verlegt und fand irgendwann seine Stimme wieder. Während des gesamten Krankenhausaufenthaltes erhielt Roldan in Übereinstimmung mit dem ITF-Vertrag des Schiffes Krankengeld.

Im Januar 2017 bat mich Roldans Ehefrau um Hilfe. Ich habe das Paar regelmäßig besucht und mit allen an diesem Fall Beteiligten Verbindung aufgenommen. Sehr beeindruckt war ich von der Unterstützung des deutschen

Eigentümers der *Flottbek*, RHL (Reederei Hamburger Lloyd); der Seemannsmission, die Bargeld und Telefonkarten zur Verfügung stellte; und der hervorragenden Behandlung und Pflege durch das medizinische Team. Der P&I-Klub des Schiffes bezahlte alle Krankenhaus- und Hotelrechnungen des Paares und stimmte ohne Wenn und Aber der Auszahlung einer Schadenersatzsumme in Höhe von 125.000 US-Dollar zu, wodurch Roldan das zusätzliche Trauma eines langen Rechtsstreits erspart blieb.

Das Paar kehrte im Mai 2017 auf die Philippinen zurück. Mit der Schadenersatzsumme konnten sie ihr Haus anpassen, da Roldan nun als Querschnittsgelähmter einen Rollstuhl benutzt und auf vier bis fünf Stunden Pflege pro Tag angewiesen ist.

Die in diesem Fall erfolgte Kooperation und Unterstützung dient als Beispiel dafür, wie Personenschadensforderungen bei Seeleuten immer gehandhabt werden sollten. ■



## ITF rettet junge Seeleute in Kenia

Die ITF rettete in Kenia drei junge Seeleute vor dem offenkundig betrügerischen örtlichen Vertreter einer chinesischen Schifffahrtsgesellschaft, so ITF-Inspektorin Betty Makena Mutugi

Mit ca. 30 jungen Männern in Mombasa nahm der örtliche Agent Herr Kiogora Verbindung auf und traf sie mehrmals in der Zeit zwischen Januar und September 2017. Später stellten wir fest, dass dieser nicht registrierte Agent ihnen finanzielle und logistische Unterstützung für maritime Ausbildung, ärztliche Gutachten sowie die Ausstellung von Reisedokumenten nach Peru angeboten hatte. Die Seeleute sollten dieses Geld durch Abzüge von ihrer versprochenen monatlichen Heuer in Höhe von 170 US-Dollar zurückzahlen.

Man zeigte den Seeleuten ein Foto des Mannes, den sie in Peru treffen sollten. Sie äußerten Bedenken hinsichtlich des Fehlens richtiger Ansprechpartner, und einer erklärte mir gegenüber: 'Er konnte unsere Fragen nicht zufriedenstellend beantworten, obwohl wir verzweifelt die Arbeitsplätze wollten'.

Tatsächlich wurden die drei am 6. Oktober 2017 zusammen mit dem Taxifahrer des Agenten am internationalen Flughafen Jomo Kenyatta verhaftet. Als ich das erfuhr, nahm ich mit der Seafarers Union of Kenya und der stellvertretenden Regionalsekretärin der ITF für Afrika, Anna Karume, Kontakt auf, um nach Möglichkeiten zu suchen, wie wir Hilfe leisten konnten.

Schnell konnten wir mit Hilfe des Arbeitsministeriums und Nancy Karigitu, Hauptsekretärin der maritimen und Schifffahrtsbehörde Kenias, intervenieren, um die Freilassung der drei Seeleute zu bewerkstelligen.

Karume führte die Männer zum ITF-Regionalbüro der ITF in Nairobi zurück, wo sie mit Essen versorgt wurden. Man half ihnen, ihr bereits eingekauftes Gepäck vom Flughafen zurückzuholen und kümmerte sich um die Rückreise nach Mombasa.

Es ist schrecklich, wie diese nicht registrierten Agenten fortgesetzt junge Leute mit dem Versprechen besserer Leben im Ausland ins Visier nehmen. Dieser Fall wird anderen jungen Seeleuten hoffentlich als Warnung dienen. ■

## Besatzung der *Liberty Prudencia* bejubelt ITF



'Dies geschieht alles, weil starke, frühzeitige Schritte und Maßnahmen eingeleitet wurden... Wir Seeleute fühlen uns sicher und geschützt; ihre tatkräftige Unterstützung dient als Rückgrat für uns.'

Besatzung der *Liberty Prudencia* dankt ITF und anderen

Die Regelung von Problemfällen der Seeleute in China gestaltet sich schwierig, weil die Rechtskosten hoch sind und ITF-Gewerkschaften oder -Inspektor/innen dort nicht existieren. Stattdessen, so ITF-Inspektor Jason Lam, kommt die Unterstützung der ITF und ihrer Gewerkschaften aus Hongkong – wie im Falle der *Liberty Prudencia*

Die ITF erhielt am 23. Januar 2017 eine Beschwerde der 19 indischen Besatzungsmitglieder auf der *Liberty Prudencia*, wonach sie seit 25. November 2016 keine Heuern erhalten hatten.

Zwischen acht und dreizehn Monaten waren sie im Hafen von Zhoushan (China) gestrandet. Ihre ausstehenden Heuern beliefen sich bis Ende März 2017 auf insgesamt 182.730 US-Dollar.

Der ITF-Inspektor Louis Gomes in Mumbai (Indien) und ich leiteten Verhandlungen mit dem Schiffseigentümer ein und konnten am 8. März eine Gesamtmonatsheuer in Höhe von 34.287 US-Dollar sicherstellen. Drei

Seeleute wurden am 25. März in die Heimat zurückgeführt.

Die restlichen Besatzungsmitglieder weigerten sich zu gehen, bis man sie vollständig ausgezahlt hatte. Am 5. Mai leiteten die ITF und zwei ihrer Gewerkschaften in Hongkong – die Merchant Navy Officers' Guild und die Amalgamated Union of Seafarers – im Namen der Seeleute vor dem Obersten Gericht Hongkongs ein Rechtsverfahren ein. Am 29. Juni konnte der Eigentümer eine Vergleichsvereinbarung erreichen. Die 16 Männer erhielten insgesamt Heuern in Höhe von 264.600 US-Dollar und wurden schließlich am 23. Juli nach Indien zurückgeschafft. ■

## Heimat noch in weiter Ferne für Besatzung der *Malaviya Seven*

Ken Fleming, ITF-Koordinator für Großbritannien und Irland, beschreibt die von der Besatzung der *Malaviya Seven* und ihren Angehörigen ertragene Tortur als 'Skandal, der eine Schande für die Seeschifffahrt darstellt'

Die Besatzung der *Malaviya Seven* ist seit über einem Jahr in Aberdeen (Schottland) gestrandet – ohne Heuern und mit der qualvollen Gewissheit, dass ihre Angehörigen zuhause unter finanzieller Not leiden.

Am 10. August 2017 sprach ein städtischer Richter der Besatzung das Recht zu, das Schiff zu verkaufen, um ihre ausstehenden Heuern – auf insgesamt 867.000 US-Dollar festgesetzt – hereinzuwirtschaften. Zuerst verlangte er jedoch ein Gutachten zum Wert des Schiffes; diese Entscheidung verzögerte die Heimreise der Männer. Nach unserer Erfahrung war dies ein beispielloser Fall, da die Forderung der Besatzung Vorrang erhält.

Eine Routine-Inspektion der ITF im Juni 2016 hatte zutage gebracht, dass 15 der mehrheitlich indischen Seeleute an Bord der *Malaviya Seven* seit vier Monaten keine Heuern mehr erhalten hatten. Nachdem unsere Bemühungen, die ausstehenden Heuern vollständig einzutreiben, nicht erfolgreich waren, ließ die ITF das Schiff im März 2017 im Namen der Besatzung arrestieren. Während der gesamten qualvollen Zeit besuchte die ITF die Besatzung und sorgte für ihre Grundbedürfnisse wie Lebensmittel und Wasser.

Bei Redaktionsschluss des Seeleute-Bulletins stand das Schiff kurz vor dem Verkauf. ■

Die 12-köpfige Besatzung der seit Juni 2016 in Great Yarmouth (England) festgehaltenen *Malaviya Twenty* konnte schließlich im Februar 2017 die Heimreise antreten – dank der Bemühungen der ITF sowie der Unterstützung durch die örtliche Gemeinschaft, den Hafenkaplan und andere. Die ITF konnte für die 33 Seeleute die seit Oktober 2015 ausstehenden Heuern in Höhe von insgesamt 689.679 US-Dollar sicherstellen.

## Gestrandete Besatzung der *Newlead Granadino* zuhause

ITF-Inspektorin Barbara Shipley berichtet von gemeinsamer gewerkschaftlicher und örtlicher Unterstützung, die der Besatzung der *Newlead Granadino* dabei halfen, unzumutbare Bedingungen zu ertragen und in die Heimat zurückzukehren, nachdem sie acht Monate lang gestrandet waren



‘Dies ist ein weiteres Beispiel für die brillante praktische Arbeit, die Inspektor/innen der Föderation zur Unterstützung von Seeleuten in Notlagen ausführen.’

Dave Heindel, ITF-Vorsitzender der Seeleutesektion und Finanzbeauftragter der Seafarers' International Union

Am 20. September 2016 hatte der Tanker größere Maschinenprobleme und wurde zwecks Durchführung von Reparaturarbeiten von der US-Küstenwache im Hafen von Baltimore zurückgehalten.

Vorräte und Wasser der Besatzung gingen zur Neige und sie froren, weil der Kessel während der gesamten Wintermonate defekt war. Da sie aufgrund von Visabeschränkungen und fehlender ordnungsgemäßer Ausweispapiere nicht an Land gehen konnten, fühlten sie sich verlassen und waren verzweifelt.

Die ITF bemühte sich um Heimschaffung, und die Seeleute erhielten darüber hinaus Hilfe vom Internationalen Seeleutezentrum in Baltimore, von der Seaman's International Union und von der örtlichen Gemeinschaft. Ihr Be-

mannungsagent InterOrient bezahlte die Vorräte, bis die Bank das Unternehmen Raven Ship Management (RSM) engagierte. RSM beschaffte Vorräte, begann mit der regelmäßigen Heuerzahlung an die Männer und schaffte 12 der 18 Seeleute im November 2016 und Januar 2017 in ihre Heimat zurück. Die ITF stellte sicher, dass die Männer in voller Höhe ihre Heuern und noch dazu eine kleine Bonuszahlung erhielten. Die restliche Besatzung kehrte am 31. Mai 2017 in die Heimat zurück.

Die Besatzung war während der unglaublich schweren Zeit durchweg erstaunlich positiv eingestellt. Die Großzügigkeit der Menschen in Baltimore war überwältigend, und ich bin allen Helfern und Helferinnen sehr dankbar. ■

### HEUERSCHWIERIGKEITEN?

Gibt es Probleme bei der Heuerzahlung in voller Höhe? Falls ja, könnte dies als Zeichen gewertet werden, dass das Unternehmen in wirtschaftlichen Schwierigkeiten steckt. Um Heuern und Arbeitsplatz zu sichern, sollte man so schnell wie möglich Verbindung mit seiner Gewerkschaft oder der ITF unter [www.itfseafarers.org](http://www.itfseafarers.org) aufnehmen.

### HAT MAN DICH VIELLEICHT ZURÜCKGELASSEN?

#### Dein Reeder

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

Falls die Antwort auf eine dieser Fragen "ja" lautet, giltst du nach Seearbeitsübereinkommen (MLC) 2006 als "zurückgelassen". Wende dich an den zuständigen Versicherungsträger (auf dem Schwarzen Brett des Schiffes zu finden), oder schlage beim Flaggenstaat, einem Beamten der Hafenstaatenkontrolle oder einem/einer ITF-Inspektor/in Alarm. Rasches Handeln ist angesagt, bevor die Situation sich zuspitzt. Mehr dazu auf Seite 16.



# Gewerkschaftlicher Druck führt zu Maßnahmen der indischen Regierung gegen illegale Anwerbung von Seeleuten

Das furchtbare Schicksal der Besatzungen der *Al Mehra* und der *Capricorn Star* beleuchtet auf tragische Weise die menschlichen Kosten nicht zugelassener Bemannungsagenten, die weiterhin von indischen Seeleuten Gebühren für die Arbeitsvermittlung auf ausländischen Schiffen verlangen, obwohl Indien das MLC 2006 ratifiziert hat. Gewerkschaftliche Bemühungen zur Beendigung dieser illegalen Praxis haben zu Maßnahmen der Regierung geführt, so Manoj Yadav, Generalsekretär der Forward Seamen's Union of India (FSUI)



Am 4. Februar 2017 starben sechs indische Seeleute an Bord der *Al Mehra* und der *Capricorn Star*, als die Schiffe aufgrund mangelnder Sicherheit und schlechten Wetters bei Al Hamriya/Sharjah in den Vereinigten Arabischen Emiraten untergingen.

Die Männer waren von nicht zugelassenen Agenten angeworben worden, und bis heute hat keine ihrer Familien weder Heuern des Angehörigen noch Entschädigung für dessen Tod erhalten. Wir bemühen uns weiterhin, drei der nicht zugelassenen Agenten aufzuspüren und zur Verantwortung zu ziehen, die in diesen und weiteren Fällen verwickelt waren.

Es handelt sich hierbei um die bei weitem schlimmste Folge solcher illegaler Praktiken. Doch tagtäglich verlangen illegale Anwerbeagenturen Gebühren für die Vermittlung von Arbeitsplätzen für indische Seeleute. Dieser 'Geld gegen Arbeit'-Zyklus ist nicht auf Indien beschränkt, sondern gilt auch in anderen Staaten weltweit.

Die FSUI hat viele Beschwerden bei den Behörden eingelegt und ist initiativ tätig geworden, um diese Korruption möglichst zu beenden.

Als Reaktion auf unsere Beschwerden schaltete die Regierung Ausrufe in der Presse, Bekanntmachungen an maritime Ausbildungsinstitute sowie direkte E-Mails an eingetragene Seeleute, um darauf hinzuweisen, dass die Anwerbung von Seeleuten nur durch solche Anwerbe- und Vermittlungsdienste (RPS) erfolgen sollte, die eine Zulassung der Leitung der Schifffahrtsbehörde (DGS) vorlegen können.

Die FSUI gehörte zu denjenigen, die berichteten, dass illegale Anwerbung weiterhin praktiziert werde und dass mehr getan werden müsse, um die Praxis zu

stoppen. Der Entwurf des Handelsschiffahrtsgesetzes 2016 enthält eine Bestimmung, welche die Strafverfolgung nicht zugelassener RPS vorsieht, doch wir konnten nicht zulassen, dass die Praxis bis zur Verabschiedung des Gesetzes weiterhin bestehen würde. Die Regierung akzeptierte diese Auffassung, und im August 2017 wurde ein E-Migrationssystem für indische Seeleute ins Leben gerufen.

Dieses sieht vor, dass indische Seeleute nur durch Eigentümer von Schiffen unter indischer Flagge für Schiffe unter indischer Flagge, durch staatlich zugelassene RPS, oder – im Falle von Kapitänen und Ersten Ingenieuren – direkt durch einige Eigentümer von Schiffen unter ausländischer Flagge für ihr Schiff unter ausländischer Flagge angeworben werden können.

Der entsprechende Schiffseigentümer, RPS, Kapitän oder Erste Ingenieur ist dafür verantwortlich, vor dem Auslauftermin des Schiffes die Information in die staatliche E-Migrationsdatenbank einzugeben.

Die Information wird dann online an das Immigrationsamt übermittelt, damit der Seefahrer an der Immigrationsstelle durchgewiesen werden kann. Alle Seeleute, die von einer nicht zugelassenen RPS vermittelt wurden, dürfen das Land nicht verlassen.

Damit wird ein Beitrag gegen die Ausbeutung von Seeleuten durch Blindflugvermittler geleistet. ■

# Erfolgreicher Einsatz kroatischer Gewerkschaft führt zu kostenlosen Tagesvisa für ausländische Seeleute

Dank der Kroatischen Seeleutegewerkschaft (SUC) müssen Seeleute aus Drittländern für ein Landgangvisum in Kroatien keine Gebühren mehr bezahlen. Romano Peric von der SUC – auch ITF-Koordinator für Kroatien – berichtet

Kroatien ist ein beliebtes Reiseziel für Kreuzfahrtschiffe, die jedes Jahr ca. 300.000 Seeleute mit 118 verschiedenen Nationalitäten beschäftigen. Diese Seeleute aus Drittländern wurden beim Hafenaufenthalt in Kroatien aufgrund der Landgangsgebühr in Höhe von 25 US-Dollar vom Landbesuch abgeschnitten.

In Zusammenarbeit mit unseren Parlamentsabgeordneten beschlossen wir tätig zu werden. Dabei machten wir deutlich, dass es niemals einen Vorfall gegeben hat, bei dem ein Seefahrer gegen die Visabestimmungen verstoßen hätte. Gleichzeitig erinnerten wir die Regierung daran, dass Kroatien zu den Erstunterzeichnern des MLC 2006 gehörte, welches Landbesuche von Seeleuten wegen der positiven Auswirkung auf Gesundheit und Wohlbefinden fördert.

Aus diesem Grund begrüßten wir die Ende 2016 erfolgte Ankündigung über die Streichung der entsprechenden Visabestimmung. Man stelle sich nur vor, wie bestürzt wir waren, als wir im März 2017 feststellen mussten, dass die Gebühr lediglich auf 7 US-Dollar reduziert worden war.

Der Aufschrei, der daraufhin in der Seeschifffahrt zu hören war, führte zu der erneuten Bestätigung der ursprünglichen Ankündigung, und die neuen Vorschriften traten am 18. April 2017 in Kraft. Seeleute müssen sich weiterhin Kontrollen unterziehen, und die Visa sind 90 Tage lang gültig.

Falls dein Schiff also einen kroatischen Hafen anläuft: auf zum Landgang! ■

## Ukrainische Gewerkschaft unterstützt Seeleute und Angehörige

**Oleg Grygoriuk, stellvertretender Vorsitzender der Gewerkschaft der Beschäftigten in der Schifffahrtswirtschaft der Ukraine (MTWTU), beschreibt die 2017 zur Feier des 25-jährigen Bestehens der Gewerkschaft organisierten Veranstaltungen für Seeleute und ihre Familien**



Wir kümmern uns immer vorrangig um unsere Seeleute und ihre Angehörigen, und anlässlich unseres Jubiläums konnten wir u. a. zusätzlich folgende Veranstaltungen anbieten:

- 11 Nachmittagsvorstellungen zum Neuen Jahr für 5.500 Kinder von Seeleuten.
- Geschenke für 400 Kinder im Rahmen von zwei Feiern zum Weltkindertag am 1. Juni und dem Beginn des Schuljahres am 1. September, von uns in Zusammenarbeit mit dem Welfare Fund of Maritime Transport (Mortrans) organisiert.
- Feierliche Veranstaltungen für 730 Seeleute und ihre Familien anlässlich des gemeinsamen Begehens des Tags der Seeleute und des ukrainischen Tags der Beschäftigten in der See- und Binnenschifffahrt.
- Feiern zum Internationalen Frauentag – Ein beliebter Experte in Familienpsychologie trat vor 67 Ehefrauen von Seeleuten auf, um Themen wie Familienbudgets und Beziehungen zu diskutieren.
- Ein Kegelturnier.

Sehr stolz waren wir, als unsere 11-köpfige Seeleute-Mannschaft mit zwei Goldmedaillen in Schwimmen und Leichtathletik vom Sportwettbewerb der Verkehrsbeschäftigten in



Bulgarien nach Hause zurückkehrte.

Fast 450 Seeleute nahmen an sechs Informationsseminaren teil. Sie hörten Dinge von der Gewerkschaft und luden Experten ein zu Themen wie Steuern und Pensionen, MLC-Änderungen und die ukrainische Seeschifffahrt, und sie diskutierten über Gesundheitsfragen. Im September nahmen um die 500 ukrainische Seeleute, Kadetten und Studenten an der ITF/MTWTU-Gewerkschaftswoche 2.0 in Odessa teil, wobei sieben ITF-Inspektoren ihr Wissen über arbeitsrechtliche Fragen wie Tarifverhandlungen teilten.

Hierzu erzählte mir Valeriy Honar, Erster Offizier der Tankerflotte: "Während des Seminars habe ich viele neue Dinge gelernt, insbesondere im Hinblick auf die Berechnung von Vergütung für geleistete Arbeit. Die Vorstellung ... und Kommunikation mit meinen Kollegen sowie ITF- und MTWTU-Vertretern hat mir gefallen."

Vor allem konnten wir in der ersten Hälfte des Jahres 2017 die Anträge von 1.113 Seeleuten auf finanzielle Unterstützung in vollem Umfang erfüllen. ■

# Zurückgelassene Seeleute: Opfer moderner Sklaverei?

Die ITF-Beauftragte für maritime Projekte und Kampagnen Katie Higginbottom macht sich Gedanken darüber, ob im Stich gelassene Seeleute tatsächlich Opfer moderner Sklaverei sind

**Sagt man einem Schiffseigentümer, dass sein Versäumnis, Heuern zu zahlen und für ordnungsgemäße Vorräte auf einem Schiff zu sorgen mit moderner Sklaverei gleichzusetzen sei, so wird er empört aufschreien.**

Bei einem jüngsten Meinungsaustausch erklärte ein bestimmter Schiffseigentümer, der für die Zurücklassung mehrerer Besatzungen verantwortlich zeichnet: "Wir weisen den Ausdruck 'Sklaverei' energisch zurück, da diese im 21. Jahrhundert und in der modernen Zeit, in der wir heute leben, als abgeschafft gilt."

Nicht jeder würde da zustimmen. Schätzungen der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) zufolge befanden sich 2016 zu jedem beliebigen Zeitpunkt 40,3 Millionen Menschen in moderner Sklaverei. Die 11 Indikatoren der IAO zu Sklaverei sind: Missbrauch der Schutzbedürftigkeit, Täuschung, Einschränkung der Bewegungsfreiheit, Isolation, körperliche und sexuelle Gewalt, Einschüchterung und Bedrohung, Einbehalt von Ausweisdokumenten, Vorenthalt von Löhnen, Schuldknechtschaft, unzumutbare Arbeits- und Lebensbedingungen sowie exzessive Überstunden.

Es lohnt sich zu prüfen, wieviele dieser Indikatoren in der überwiegenden Mehrheit der Fälle von zurückgelassenen Seeleuten auftauchen.

Im Stich gelassene Seeleute befinden sich meist in einem ausländischen Hafen weit entfernt von ihren Angehörigen. Sie möchten an dem Glauben festhalten, dass die Reederei sich um ihre Zwangslage sorgt, da die Alter-

native bedeutet, von der Unterstützung der Behörden, örtlicher Gewerkschaften und Wohlfahrtseinrichtungen auszugehen. Wie Schiffseigentümer sehr wohl wissen, sind Seeleute gefährdet, sobald das Arbeitsverhältnis zusammenbricht.

Seeleute sagen oft, sie wollen sich noch nicht beschweren, da der Eigentümer versprochen hat, das Geld in der kommenden Woche zu überweisen, oder in der Woche danach, dann eine Woche später... Täuschung ist entweder auf den übertriebenen Optimismus des Eigentümers oder auf eine zynische Betriebseinstellung zurückzuführen, die Heuerzahlungen als Option behandelt.

Die Bewegungsmöglichkeit im Hafen kann sehr eingeschränkt sein, und ohne Geld wird die Beweglichkeit unerschwinglich. Aufgegebene Schiffe liegen oft vor Anker, was eine brutale Form der Isolation darstellt. Und der Stress, zurückgelassen worden zu sein, bedeutet eine enorme Belastung für die Beziehungen unter den Besatzungsmitgliedern und kann zu einem Gefühl geistiger und körperlicher Isolation führen.

Obwohl dies selten vorkommt, gibt es auch Fälle, in denen Seeleute getäuscht wurden, damit sie auf Schiffen anheuern, die in kriminelle Machenschaften verwickelt sind. Dort erfahren sie dann Einschüchterung und Androhung körperlicher Gewalt.

Vor nicht allzu langer Zeit wurden Ausweispapiere einbehalten, und 'Schuldknechtschaft' ist mit den illegalen Praktiken mancher Beermannungsagenten verwandt. Trotz des klaren

Verbots im Seearbeitsübereinkommen (MLC) 2006 gibt es eine Vielzahl von Fällen, in denen Seeleute für die Sicherung eines Arbeitsplatzes an Bord erhebliche Summen gezahlt haben, nur um dann festzustellen, dass ihnen keine Heuern ausgezahlt werden. Möglicherweise haben sie für die Vermittlung des Jobs ein Darlehen aufgenommen, müssen eine Familie unterstützen und erhalten keine Heuern, um Tilgungen zu leisten. Die Forderungen mögen an Dritte sein, doch das Ergebnis ist dasselbe.

Zurücklassung wird wie folgt definiert:

- wenn ein Schiffseigentümer die Kosten der Heimschaffung nicht übernimmt, oder
- Lebensunterhalt und Unterstützung verweigert, oder
- die Verbindung zum Seefahrer abbricht, einschließlich Ausfall von Heuerzahlungen über zwei Monate oder länger.

In vielen Fällen hat der Schiffseigentümer nicht alle Verbindungen abgebrochen und ist verschwunden, sondern lauert meist im Hintergrund und bemüht sich, die Besatzung zur Weiterarbeit zu bewegen oder zu warten, bis ein neuer Auftrag gesichert werden kann. Auf diese Weise übertragen Schiffseigentümer die Risiken chaotischer Geschäftsführung auf die Schultern ihrer Beschäftigten.

Arbeit ohne Lohn ist Sklaverei und darf nicht toleriert werden. Diese Branche muss sich selbstkritisch unter die Lupe nehmen, wenn sie nicht in Zusammenhang mit moderner Sklaverei genannt werden will. ■



# Zwei Jahre lang

# zurückgelassen

**Ye Linn Htun, Dritter Ingenieur an Bord der *Bramco 1*, berichtet vom Leidensweg der Besatzung, die während einer laufenden Handelsstreitigkeiten zwischen dem Schiffseigentümer in Bahrain und der Cosco-Werft in Guangzhou (China) zurückgelassen und als Kollateralschaden behandelt wurde**

Als wir mittels der zugelassenen SRPS (Anwerbe- und Vermittlungsdienst für Seeleute) Bemannungsagentur auf dem Schiff anheuertem, erklärte uns der Agent, dass es gerade in China repariert werde und innerhalb der nächsten zwei Monate auslaufen würde.

Am 16. Juli 2015 gingen wir in der Cosco-Werft an Bord des Schiffes. Ein Inspektor war bereits an Bord, und die Besatzung setzte sich aus acht Seeleuten aus Myanmar und vier aus Bangladesch zusammen. Nachdem wir unsere Heuern zwei Monate lang nicht erhalten hatten, forderten wir sie vom Inspektor ein. Er versprach uns, beim Unternehmen nachzufragen. Ein paar Tage später setzte die Werft die Reparaturarbeiten am Schiff aus, weil der Eigentümer die Arbeiten nicht bezahlt hatte. Der Inspektor verließ das Schiff. Wir verschickten eine Menge E-Mails und führten Telefongespräche mit dem Unternehmen. Sie erklärten, unsere Heuern bald überweisen zu wollen und rieten uns zur Geduld.

Das Leben an Bord verschlechterte sich, da die Vorräte immer seltener eintrafen und die Verpflegung qualitativ schlechter wurde. Wir mussten unsauberes Wasser aus den Wassertanks des Schiffes trinken. Auf unsere Aufforderung an das Unternehmen, anständige Verpflegung und Wasser zu liefern, erhielten wir keine Antwort.

Manchmal war es sehr heiß, aber wir mussten

Tür und Fenster unserer Kammern geschlossen halten, weil das Schiff längs vom Schwimmdock lag, wo Sandstrahlarbeiten durchgeführt wurden, sodass viel Staub und Lärm in unsere Kammern drang. Es gab keine Einrichtungen wie Ventilator oder Klimaanlage.

Die Werft ließ uns nicht nach draußen, da der Schiffsagent erklärte, der Eigentümer habe ihm nicht erlaubt, Landgangsgenehmigungen für die Besatzung zu beantragen. Wir erklärten dem Unternehmen gegenüber, körperlich oft krank und geistig deprimiert zu sein, aber sie taten nichts für uns.

Wir wissen nicht, wie wir unser Elend in Worte fassen sollen. Es hat enorme Auswirkungen auf uns und unsere Angehörigen gehabt. Unsere Familien sind von unseren Heuern abhängig. Da wir diese ca. zwei Jahre lang nicht erhalten haben, mussten sie ums Überleben kämpfen. Manchmal haben wir den Kontakt zu unseren Familien verloren, weil wir kein Geld hatten, um Internetkarten zu kaufen. In diesen Zeiten sorgten sie sich allzu sehr um unsere Lage und wollten, dass wir ohne wenn und aber nach Hause zurückkehrten. Doch egal, wie sehr wir uns bemühten, konnten wir keine Heimführung erreichen, auch als unsere Angehörigen starben.

Schließlich nahm ich 2016 mit der Botschaft Myanmars in China Verbindung auf und bat um Hilfe. Sie bemühten sich, mit dem Eigentümer und der Bemannungsagentur Kontakt aufzu-

nehmen, erhielten jedoch keine Antwort. Mit der Behörde in Bahrain setzte ich mich ebenfalls in Verbindung. Der Beamte erklärte, den Eigentümer anweisen zu wollen, unsere Probleme zu lösen, doch nichts geschah.

Mit Zustimmung der Besatzungsmitglieder aus Myanmar fand ich schließlich eine örtliche Anwaltskanzlei für Seerecht, die uns helfen wollte. Die Rechtsanwälte erschienen auf der Werft, um sich mit uns zu treffen und unsere Geschichte zu erfahren, und sie vertraten uns vor Gericht. Der Richter sagte, es stünde uns frei, nach Hause zurückzukehren. So kam ich im Oktober 2016 nach Hause und nahm Verbindung zur Independent Federation of Myanmar Seafarers (IFOMS) auf. Ich bat sie, uns zu unterstützen.

Diese Erfahrung hat sich auf unsere Einstellung ausgewirkt. Wir alle haben Angst davor, eine solche Situation nochmals zu erleben. Einige von uns möchten nicht mehr als Seemann arbeiten, und wir haben uns entschieden, sehr vorsichtig zu sein, bevor wir auf dem nächsten Schiff anheuern.

Unser Rat an alle Seeleute: Vorsicht bei der Bemannungsagentur; Informationen über den Schiffseigentümer, die aktuelle Situation des Schiffes sowie dessen Hintergrundgeschichte einholen. Man sollte einer der ITF angeschlossenen Gewerkschaft beitreten und Hilfe in Anspruch nehmen, wenn man derartige Schwierigkeiten an Bord antrifft. ■



## ITF-Inspektor Jason Lam kommentiert:

**Es handelt sich hier um einen sehr komplizierten Fall. Seit 2013 beschwerten sich Besatzungen an Bord der 'Bramco 1' über verzögerte Heuerzahlungen, die dann mit Hilfe der ITF ausgezahlt werden, worauf eine neue Besatzung die alte ersetzt – und dann beginnt das gleiche Spiel von vorne mit der neuen Besatzung.**

Im aktuellen Fall erhielt ich erstmals im November 2015 eine Beschwerde des Kapitäns. Diesmal konnte der Eigentümer die ausstehenden Heuern nicht bezahlen und gab das Schiff auf. Nachdem die Verhandlungen mit ihm gescheitert waren, nahmen wir mit der Botschaft Bahraains in China und mit der Schifffahrtsbehörde Bahraains Verbindung auf, um den Druck zu erhöhen. Wir hielten ständig Kontakt zum Kapitän, und Ende 2016 akzeptierte die Besatzung unseren Vorschlag, örtliche Rechtsberatung einzuholen.

Als ich im März 2017 erstmalig das Schiff besuchte, lösten die Lebensbedingungen bei mir Entsetzen aus. An Bord befanden sich acht Besatzungsmitglieder – drei aus Bangladesch und fünf aus Myanmar - und alle hatten ihren Vertrag im oder vor Juli 2016 beendet. Sie waren zwischen 16 und 22 Monaten an Bord und hatten nur eine Monatsheuer erhalten.

In Zusammenarbeit mit der Internationalen Handelskammer, dem Internationalen Wohlfahrts- und Hilfsnetzwerk für Seeleute, der Internationalen Maritimen Gesundheitsorganisation und der Sailors' Society sorgten wir für die vorübergehende Unterstützung ihrer Familien sowie Proviant und medizinische Vorräte für die Besatzung.

Die ITF beklagte öffentlich die Untätigkeit der Behörden und des Schiffseigentümers, um die Qualen der Seeleute zu beenden, und beschrieb die Lage als 'ständiges Geschwür, das schon viel zu lange eitert'. Trotz hochrangiger diplomatischer Intervention waren die zuständigen Behörden des Flaggen- und Hafenstaats anscheinend nicht fähig oder nicht willens einzugreifen. Wir haben das Schiff im Namen der Besatzung arrestieren lassen, wissen aber nicht, wie lange sich das Rechtsverfahren hinziehen wird.

Im Juni 2017 musterten drei Seeleute ab – der Kapitän hatte die Hälfte seiner ausstehenden Heuern erhalten, aber die anderen zwei Besatzungsmitglieder erhielten nichts. Im August erhielt der neue Kapitän etwas Bargeld und zahlte den fünf verbliebenen Besatzungsmitgliedern einen Teil ihrer ausstehenden Heuern aus. Ende August musterte ein Seemann aus Bangladesch ab, sodass nur der Kapitän aus Bangladesch und drei Besatzungsmitglieder aus Myanmar zurückblieben. Bei Redaktionsschluss des Seeleute-Bulletins waren sie noch immer an Bord. ■

# Gegen Zurücklassung versichert

**Finanzielle Sicherheit zum Schutz zurückgelassener Seeleute ist für alle Schiffe zwingend vorgeschrieben, die unter der Flagge eines Staates fahren, welcher das IAO-Seearbeitsübereinkommen (MLC) 2006 ratifiziert hat, oder die Häfen anlaufen, in denen das MLC zur Anwendung kommt**

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

Um festzustellen, ob die Bescheinigung weiterhin gültig ist, kannst du dein Schiff auf der Webseite des P&I-Klubs oder Versicherers nachschlagen, der in der Bescheinigung genannt ist. Falls du befürchtest, möglicherweise zurückgelassen zu werden, seit zwei oder mehr Monaten keine Heuern erhalten hast und heimgeschafft werden willst, solltest du mit dem Versicherer direkte Verbindung aufnehmen oder die ITF bitten, dies für dich zu tun.

Seit Inkrafttreten der Versicherungsvorschrift am 18. Januar 2017 hat die ITF mehr als 40 Fälle von Zurücklassung bearbeitet und ca. 12 verschiedene P&I-Klubs kontaktiert. Die Wirksamkeit dieses Mittels wird von uns aktiv überwacht. Es gibt noch deutliches Verbesserungspotenzial, doch die Mehrzahl der P&I-Klubs – besonders die der Internationalen Gruppe von P&I, die mehr als 80 Prozent der weltweiten Schifffahrt abdecken – erkennen ihre neue Verantwortung an. Obwohl dies nicht immer dazu geführt hat, dass die Klubs ausstehende Heuern ausgezahlt haben, hat ihre

Intervention in vielen Fällen den Eigentümer veranlasst, doch noch Heuermittel aufzutreiben.

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

Es dauert Jahrzehnte, um internationale Vorschriften zu entwickeln, und diese müssen unter ständiger Überwachung durchgesetzt werden. Seeleute und all diejenigen, die ein Interesse an Förderung und Schutz der Rechte von Seeleuten haben, müssen es unternormigen Schiffseigentümern so schwer wie möglich machen, im Geschäft zu bleiben. ■

**Bemannungsagenten und Seeleute sollten vor dem Anheuern überprüfen, ob für das Schiff eine gültige Versicherung gegen Zurücklassung abgeschlossen wurde.**

# Auf Auslaufdatum des Seearbeits- vertrags (SEA) achten

**Seeleute müssen sich der möglichen Konsequenzen bewusst sein, falls sie nach Auslaufen ihres Seearbeitsvertrags (SEA) weiterhin an Bord bleiben, warnt Christian Roos, ITF-Inspektor in Belgien**

**Das MLC 2006 schreibt vor, dass ein Seearbeitsvertrag mit einer bestimmten Zeitdauer das Auslaufdatum des Vertrags enthalten muss. Dieses Datum ist außerordentlich wichtig.**

Die meisten Verträge werden für einen bestimmten Zeitraum abgeschlossen, mit einem Spielraum von einem Monat aus betrieblichen Gründen, um die Zeit zwischen Vertragsende und Abmusterung abzudecken – wenn z. B. der Vertrag endet, während sich das Schiff auf hoher See befindet.

Falls ein ITF-Tarifvertrag für dein Schiff abgeschlossen wurde, kommt eine Variante der folgenden Klausel zur Anwendung: Ein Seefahrer wird 9 (neun) Monate beschäftigt, und dieser Zeitraum kann aus betrieblichen Gründen um einen Monat verlängert oder verkürzt werden. Gemäß den Bestimmungen dieses Vertrags endet das Arbeitsverhältnis automatisch im ersten Anlaufhafen des Schiffes nach Ablauf dieses Zeitraums, es sei denn, das Unternehmen betreibt ein dauerhaftes Beschäftigungssystem.

Heuert ein Seefahrer demnach am 1. Januar für 9 Monate +/- 1 an, endet die Beschäftigungsdauer am 30. September. Wird der erste Hafen am 8. Oktober angelaufen, so sollte der

Seefahrer dort abgemustert werden, da der SEA automatisch endet, sobald das Schiff im ersten Hafen einläuft. Der Seefahrer kann bis spätestens 31. Oktober an Bord bleiben.

Es liegt im Verantwortungsbereich des Schiffseigentümers sicherzustellen, dass entsprechende Visa, Reisedokumente und Ersatzbesatzungen organisiert werden, bevor Besatzungsmitglieder abmusteren. Jede Behauptung, dass Transitvisa aufgrund von ausgelaufenen oder beendeten SEA nicht beschafft werden können, ist nicht korrekt. Seeleute sollten nicht gezwungen werden, Vertragsverlängerungen nur aus dem Grund zu unterschreiben, weil der Arbeitgeber keine Vorkehrungen für die Heim-schaffung gemacht hat oder machen wollte.

Doch Vorsicht: der SEA kann auch eine Art Visa sein, das es dem Seefahrer gestattet, an Bord zu leben und zu arbeiten. Ist der SEA beendet oder abgelaufen, verstößt der Seefahrer womöglich gegen die Einwanderungs- und Arbeitsgesetzgebung im Anlaufhafen, da keine gültige Aufenthalts- und Arbeitserlaubnis existiert. Auch eine Versicherungsgesellschaft könnte die Schadenersatzforderung für Verletzung oder Krankheit eines Seefahrers ablehnen, dessen SEA abgelaufen ist, der sich aber noch an Bord befindet.

Verlängerungen von SEA werden von uns nicht unterstützt, aber die Verlängerung des Vertrags ist möglich – nur einmalig. Die Gesamtdienstzeit an Bord sollte durch die Verlänge-

rung nicht mehr als 11 Monate betragen, da es sich dabei um den höchsten Dauerbeschäftigungszeitraum für einen Seefahrer handelt. (Damit wird dem Konzept des bezahlten Jahresurlaubs Rechnung getragen – ein solcher Urlaub muss jährlich genommen werden, sodass die maximale Dienstzeit an Bord ohne Urlaub 11 Monate wäre. Dies wird von der Normabteilung der Internationalen Arbeitsorganisation unterstützt.)

Die Verlängerung muss dem ursprünglichen SEA beigefügt werden, und sie muss vor Ablauf des ursprünglichen SEA vereinbart und unterzeichnet worden sein. Im obigen Beispiel wäre dies vor dem 30. September.

Sollte dein SEA abgelaufen sein und dein Arbeitgeber sich weigern, die Heimführung zu organisieren; behaupten, man könne kein Transitvisum für dich beschaffen; oder darauf bestehen, dass du deinen SEA über die maximalen 11 Monate hinaus verlängerst – so solltest du mit dem/der örtlichen ITF-Inspektor/in Verbindung aufnehmen.

Kontaktdaten zu ITF-Inspektor/innen sind dem heraustrennbaren Mittelteil des Seeleute-Bulletins oder der ITF-Seeleute-App zu entnehmen. ■

## Vorstellung der neuen ITF-Inspektoren

Das ITF-Team von weltweit 140 Inspektor/innen und Kontaktpersonen spielt eine einzigartige und entscheidende Rolle für Seeleute. Sie besuchen Schiffe, um die Einhaltung gültiger Verträge zu überwachen, Arbeitsbedingungen zu überprüfen und darüber zu berichten, und Besatzungen zu ihren Rechten zu verhelfen. Wie man in den 'Nachrichten vor Ort' nachlesen kann, gehört dazu oft die Sicherung ausstehender Heuern und Hilfe bei der Heimführung im Stich gelassener Besatzungen.

Inspektor/innen werden auch in Kampagnen einbezogen, um ITF-Gewerkschaften bei der Mitgliederwerbung zu unterstützen und bestehenden Mitgliedern zu helfen. Nach Inkrafttreten des IAO-Übereinkommens C188 zur Arbeit in der Fischereiwirtschaft begannen sie 2017 mit der Inspektion von Fischereifahrzeugen, um bessere Bedingungen an Bord zu fördern.

Hier stellen wir die fünf neuesten ITF-Inspektoren vor:



**Hyeokjin Moon (Incheon, Südkorea)** war fünf Jahre lang Navigationsoffizier bei Hanjin Shipping und arbeitete auch im maritimen und Fischereisektor des Dachverbands südkoreanischer Seeleutegewerkschaften. Mit seiner Erfahrung und seinem Wissen ist er bereit, ein kompetenter Inspektor zu werden.



**Corey Connor (Charleston, USA)** war neun Jahre lang bei der US-Küstenwache, die letzten sieben davon bei der Hafenstaatenkontrolle. Er freut sich darauf, sich als ITF-Inspektor weiterhin für Seeleute einsetzen zu können.



**Junya Ishino (Nagoya, Japan)** wurde in eine Familie von Seeleuten hineingeboren und arbeitet seit 2012 auch in der Japanischen Seeleutegewerkschaft (JSU). Diese Gewerkschaftsarbeit war es, die ihn inspiriert hat, ITF-Inspektor zu werden.

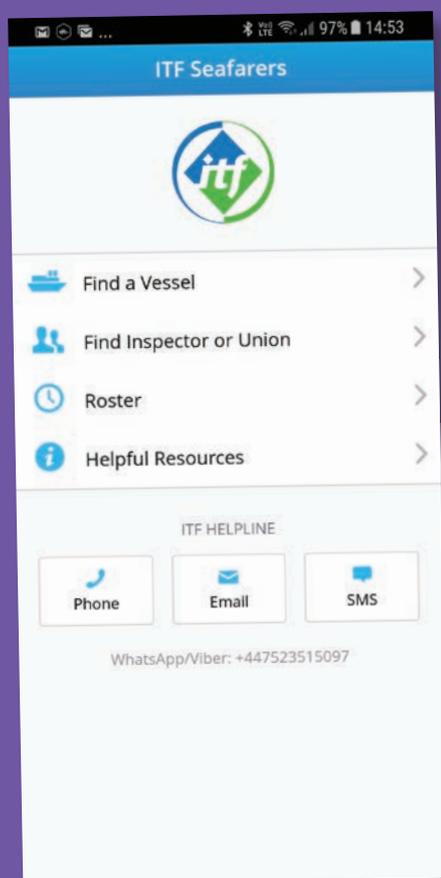


**Peter Hansen (Kopenhagen, Dänemark)** fährt seit seinem 15. Lebensjahr zur See, als Leichtmatrose, Vollmatrose, Erster Offizier und Kapitän, und er war auch ein Jahr lang Busfahrer. Er hat 12 Jahre für die Gewerkschaft der Kapitäne und Offiziere gearbeitet und war acht Jahre lang Supervisor.



**Rino Huijsmans (Antwerpen, Belgien)** nahm im Mai 2016 seine Arbeit als ITF-Inspektor auf. Er war 25 Jahre lang als Hafenbeschäftigter in Antwerpen tätig. In seiner Gewerkschaft BTB ist er sehr aktiv und seit mehr als 23 Jahren als BTB-Vorstandsmitglied tätig.

# DER ITF-LEITFADEN: SO BEKOMMT MAN HILFE



### 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/n ITF-Inspektor/in – alle Kontaktdaten sind in diesem Leitfaden enthalten.

Die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften findest du unter [www.itfseafarers.org](http://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](http://www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm) herunterladen.

- Kontaktdaten des/der nächsten ITF-Inspektor/in, -Kordinator/in oder Gewerkschaft finden
- 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.



Verfügbar auf



### Kontaktaufnahme zur ITF

Die ITF betreibt eine weltweite Hotline, die rund um die Uhr besetzt ist. Die Personen, die Ihre Anrufe 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-Hauptverwaltung.

Helpline: (+4420) 7940 9280

SMS: (+4479) 8435 6573

WhatsApp/Viber: (+4475) 2351 5097

Facebook: [www.facebook.com/itfseafarerssupport](http://www.facebook.com/itfseafarerssupport)

E-Mail: [seafsupport@itf.org.uk](mailto:seafsupport@itf.org.uk)

### Vor dem Anruf

Halte mit folgender Checkliste die relevanten Daten bereit:

#### Zu deiner Person

- Name
- Rang
- Staatsangehörigkeit
- Kontaktdaten

#### Zu deinem Schiff

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

#### Zu deinem Problem

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

### Seeleutezentren

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

Um das nächstgelegene Seeleutezentrum ausfindig zu machen, kannst du die KOSTENLOSE "Shoreleave" App herunterladen unter: [www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm](http://www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm)

Verfügbar auf



# Anheuern Bemannungsagenturen

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

## Vor Vertragsabschluss Ratschläge der ITF zum Heuervertrag



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

- Ohne **schriftlichen Vertrag** keine Arbeit auf einem Schiff aufnehmen.
- Niemals einen Blanko-Vertrag oder einen Vertrag unterschreiben, der dich an **nicht näher erläuterte** oder dir nicht vertraute Bedingungen bindet.
- Überprüfe, ob sich der von dir abzuschließende Vertrag auf einen **Kollektivvertrag (CBA)** bezieht. Falls dies der Fall sein sollte, vergewissere dich, dass dir die Bedingungen dieses CBA bekannt sind, und bewahre eine Kopie davon zusammen mit deinem Vertrag auf.
- Überzeuge dich, dass die **Vertragsdauer** eindeutig festgelegt ist.
- Niemals einen Vertrag unterschreiben, der es in alleinigem Ermessen des Reeders stellt, Änderungen bezüglich der **Vertragsdauer** vorzunehmen. Jegliche Änderung der vereinbarten Vertragsdauer sollte in gegenseitigem Einvernehmen erfolgen.
- Immer sicherstellen, dass der Vertrag klare Angaben über die zu zahlende **Grundheuer** enthält und dass die **regelmäßige Arbeitszeit** klar definiert ist (z. B. 40, 44 oder 48 Stunden pro Woche). Gemäß der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) sollte die regelmäßige Arbeitszeit bei maximal 48 Stunden pro Woche (208 pro Monat) liegen.
- Stelle sicher, dass im Vertrag klar definiert ist, wie **Überstunden** bezahlt werden und zu welchem Tarif. Dies kann ein einheitlicher Stundentarif sein, der für alle Stunden bezahlt wird, welche über die regelmäßige Arbeitszeit hinaus geleistet werden. Oder es wird ein fester monatlicher Betrag für eine garantierte Anzahl von Überstunden gezahlt; in diesem Fall sollte der Tarif für alle Stunden, die über die garantierten Überstunden

den hinaus geleistet werden, klar definiert sein. Gemäß IAO sollten alle Überstunden zu einem mindestens 1,25-fachen des normalen Stundenlohns entgolten werden.

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

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

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

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

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

- Krankheit oder Verletzung während der Laufzeit des Vertrags
- Tod (zu zahlender Betrag an Familienangehörige)

- Schiffsuntergang
- Verlust von persönlichem Besitz aufgrund von Schiffsuntergang
- Vorzeitige Beendigung des Vertrags.

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

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

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

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

Um festzustellen, ob für dein Schiff ein von der ITF genehmigter Kollektivvertrag abgeschlossen wurde, rufe [www.itf.seafarers.org](http://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](http://www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm)

# Verzeichnis der ITF-Inspektor/innen

3

NAME	FUNKTION	STAAT	HAFEN	BÜRONUMMER	MOBILNUMMER	E-MAIL
Roberto Jorge Alarcón	Koordinator	Argentinien	Rosario	+54 341 425 6695	+54 9 11 4414 5687	alarcon_roberto@itf.org.uk
Rodolfo Vidal	Inspektor	Argentinien	Buenos Aires	+54 11 4331 4043	+54 9 11 4414 5911	vidal_rodolfo@itf.org.uk
Dean Summers	Koordinator	Australien	Sydney	+61 2 9267 9134	+61 419 934 648	summers_dean@itf.org.uk
Matt Purcell	Stellv. Koordinator	Australien	Melbourne	+61 (0) 3 9329 5477	+61 418 387 966	purcell_matt@itf.org.uk
Keith McCorriston	Inspektor	Australien	Fremantle	+61 8 9335 0500	+61 422 014 861	mccorriston_keith@itf.org.uk
Sarah Maguire	Inspektorin	Australien	Gladstone	+61(0)2 92679134	+61 434525416	maguire_sarah@itf.org.uk
Ben West	Kontakt	Australien	Newcastle		+61 419 934 648	summers_ben@itf.org.uk
Christian Roos	Inspektor	Belgien	Zeebrugge	+32 2 549 11 03	+32 486 123 890	roos_christian@itf.org.uk
Marc Van-Noten	Inspektor	Belgien	Antwerpen	+32 3 224 3419	+32 475 775700	van-noten_marc@itf.org.uk
Rino Huijsmans	Inspektor	Belgien	Antwerpen	+32(0)3 224 3414	+32 473 97 31 95	huijsmans_rino@itf.org.uk
Souradjou Alassane Foussemi	Kontakt	Benin	Cotonou	+229 95192638	229 97080213	sfoussemi2002@yahoo.fr
Ali Zini	Inspektor	Brasilien	Paranagua	+55 (0) 41 34220703	+55 (0) 41 99998 0008	zini_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
Peter Lahay	Koordinator	Kanada	Vancouver	+1 604 251 7174	+1 604 418 0345	lahay_peter@itf.org.uk
Karl Risser	Inspektor	Kanada	Halifax	+1 902 455 9327	+1 902 237 4403	risser_karl@itf.org.uk
Vincent Giannopoulos	Inspektor	Kanada	Montreal	+1 514 931 7859	+1 514 970 4201	giannopoulos_vincent@itf.org.uk
Juan Villalon Jones	Inspektor	Chile	Valparaiso	+56 32 2217727	+56 992509565	villalon_juan@itf.org.uk
Miguel Sanchez	Inspektor	Kolumbien	Barranquilla	57 5 3795493	+57 310 667 3399	sanchez_miguel@itf.org.uk
Romano Peric	Koordinator	Kroatien	Dubrovnik/Ploce	+385 20 418 992	+385 99 266 2885	peric_romano@itf.org.uk
Mario Sarac	Inspektor	Kroatien	Rijeka	385 51 330 953	+385 98 1775 729	sarac_mario@itf.org.uk
Milko Kronja	Inspektor	Kroatien	Sibenik	+385 220 320 320	+385 98 336 590	kronja_milko@itf.org.uk
Morten Bach	Inspektor	Dänemark	Kopenhagen	+45 88920355	+45 21649562	bach_morten@itf.org.uk
Peter Hansen	Inspektor	Dänemark	Kopenhagen	+45(0)36 36 55 85	+45 30582456	hansen_peter@itf.org.uk
Talaat Elseify	Inspektor	Ägypten	Port Said	+20 66 3324 100	+20 100 1638402	elseify_talaat@itf.org.uk
Jaanus Kuiv	Inspektor	Estland	Tallinn	+372 6116 392	+372 52 37 907	kuiv_jaanus@itf.org.uk
Kenneth Bengts	Koordinator	Finnland	Helsinki	+358 9 615 20 258	+358 40 455 1229	bengts_kenneth@itf.org.uk
Jan Örn	Stellv. Koordinator	Finnland	Turku	+358 9 613 110	+358 40 523 33 86	orn_jan@itf.org.uk
Heikki Karla	Inspektor	Finnland	Helsinki	+358 9 61520255	+358 50 4356 094	karla_heikki@itf.org.uk
Ippo Minkinen	Inspektor	Finnland	Helsinki	+358 9 615 20 253	+358 40 7286932	minkinen_ippo@itf.org.uk
Pascal Pouille	Koordinator	Frankreich	Dunkerque	+33 3 28 21 32 89	+33 3 80 23 95 86	archambaud_pascal@itf.org.uk
Corine Archambaud	Inspektorin	Frankreich	Le Havre	+33 235266373	+33 685522767	archambaud_corine@itf.org.uk
Geoffroy Lamade	Inspektor	Frankreich	St. Nazaire	+33 2 40 22 54 62	+33 660 30 12 70	lamade_geoffroy@itf.org.uk
Laure Tallonneau	Inspektorin	Frankreich	Brest	+33 2 98 85 21 65	+33 6 85 65 52 98	tallonneau_laure@itf.org.uk
Yves Reynaud	Inspektor	Frankreich	Marseille	+33 4 915 499 37	+33 6 07 68 16 34	reynaud_yves@itf.org.uk
Merab Chijavadze	Inspektor	Georgien	Batumi	+995 422 270177	+995 5 93 261300	chijavadze_merab@itf.org.uk
Susan Linderkamp	Stellv. Koordinatorin	Deutschland	Bremen	+49 421 330 33 33	+49 1511 2 666 006	linderkamp_susan@itf.org.uk
Hamani Amadou	Inspektor	Deutschland	Rostock	+49 381 670 0046	+49 170 7603862	amadou_hamani@itf.org.uk
Karin Friedrich	Inspektorin	Deutschland	Hamburg	+49 40 2800 6812	+49 170 85 08 695	friedrich_karin@itf.org.uk
Sven Hemme	Inspektor	Deutschland	Bremerhaven	+49 471 920189209	+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
Ken Fleming	Koordinator	Großbritannien/Irland	Dublin	+353 1 85 86 317	+353 87 64 78636	fleming_ken@itf.org.uk
Darren Procter	Inspektor	Großbritannien	Southampton		+44 7949 246219	procter_darren@itf.org.uk
Liam Wilson	Inspektor	Großbritannien	Aberdeen	+44 1224 210 118	+44 7539 171 323	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	Liverpool	+44 151 639 8454	+44 776 418 2768	molloy_tommy@itf.org.uk
Stamatis Kourakos	Koordinator	Griechenland	Piräus	+30 210 411 6610/6604	+30 6 9 77 99 3709	kourakos_stamatis@itf.org.uk
Costas Halas	Inspektor	Griechenland	Piräus	+30 210 411 6610/6604	+30 6944 297 565	halas_costas@itf.org.uk
Januario Jose Biague	Kontakt	Guinea-Bissau	Bissau	245 955905895	245 966605246	bia_januario@yahoo.com.br
Jason Lam Wai Hong	Inspektor	Hongkong, China - Hongkong		+852 2541 8133	+852 9735 3579	lam_jason@itf.org.uk
Jónas Gardarsson	Inspektor	Island	Reykjavik	+354 551 1915	+354 892 79 22	jonas@sjomenn.is
B. V. Ratnam	Inspektor	Indien	Visakhapatnam	+91 8912 502 695 / 8912 552 592	+91 9 8481 980 25	ratnam_bv@itf.org.uk
Chinmoy Roy	Inspektor	Indien	Kalkutta	+91 33 2459 1312	+91 98300 43094	roy_chinmoy@itf.org.uk
K. Sree Kumar	Inspektor	Indien	Chennai	+91 44 2522 3539	+91 9381001311	kumar_sree@itf.org.uk
Louis Gomes	Inspektor	Indien	Mumbai	+91 22 2261 8368	+91 8080556373	gomes_louis@itf.org.uk
Mukesh Vasu	Inspektor	Indien	Kandla	+91 2836 226 581	+91 94272 67843	vasu_mukesh@itf.org.uk
Narayan Adhikary	Inspektor	Indien	Haldia	+91 3224 252203	+91 9434517316	Adhikary_Narayan@itf.org.uk
Thomas Sebastian	Inspektor	Indien	Kochi	+91 484 2666409	+91 98950 48607	sebastian_thomas@itf.org.uk
Michael Whelan	Inspektor	Irland	Dublin		+353 872501729	whelan_michael@itf.org.uk
Michael Shwartzman	Inspektor	Israel	Haifa	+972 4 8512231	+972 54 4699282	shwartzman_michael@itf.org.uk
Francesco Di Fiore	Koordinator	Italien	Genua	+39 10 25 18 675	+39 33 1670 8367	difiore_francesco@itf.org.uk
Bruno Nazzari	Inspektor	Italien	Livorno	+39 (0) 586 072379	+39 335 612 9643	nazzari_bruno@itf.org.uk
Francesco Saitta	Inspektor	Italien	Sizilien	+39 91 321 745	+39 338 698 4978	saitta_francesco@itf.org.uk
Gianbattista Leoncini	Inspektor	Italien	Tarent	+39 99 4707 555	+39 335 482 703	leoncini_gianbattista@itf.org.uk
Paolo Serrettiello	Inspektor	Italien	Neapel	+39 81 265021	+39 335 482 706	serrettiello_paolo@itf.org.uk
Paolo Siligato	Inspektor	Italien	Triest		+39 3484454343	siligato_paolo@itf.org.uk
Joachim Mel Djedje-Li	Inspektor	Elfenbeinküste	Abidjan	+225 21 35 72 17	+225 07 88 00 83	Djedje_Joachim@itf.org.uk
Calixte Kodjara	Kontakt	Elfenbeinküste	San Pedro	+225 08 17 60 65		kodjara_calixte@itf.org.uk
Kape Hie	Kontakt	Elfenbeinküste	San Pedro		+225 47 05 36 32	hie_kape@itf.org.uk
Fusao Ohori	Koordinator	Japan	Tokio	+81 (0)3 5410 8320	+81 (0)90 6949 5469	ohori_fusao@itf.org.uk
Junya Ishino	Inspektor	Japan	Nagoya	+81 52 655 5880	+81 90 5553 8193	ishino_junya@itf.org.uk
Shigeru Fujiki	Inspektor	Japan	Chiba	+81 3 3735 0392	+81 90 9826 9411	fujiki_shigeru@itf.org.uk
Betty Makena Mutugi	Inspektorin	Kenia	Mombasa	+254 41 2230027	+254 721 425828	mutugi_betty@itf.org.uk
Hae Kyoung Kim	Koordinator	Südkorea	Busan	+82 51 469 0294	+82 10 5441 1232	kim_hk@itf.org.uk
Bae Jung Ho	Inspektor	Südkorea	Busan	+82 51 463 4828	+82 10 3832 4628	bae_jh@itf.org.uk
Moon Hyeokjin	Inspektor	Südkorea	Incheon	+82 32 881 9880	+82 10 4444 8436	hyeokjin_moon@itf.org.uk
Norbert Petrovskis	Inspektor	Lettland	Riga	+371 67709242	+371 29215136	petrovskis_norbert@itf.org.uk
Andrey Chernov	Inspektor	Litauen	Klaipeda		+370 699 28198	chernov_andrey@itf.org.uk
Paul Falzon	Kontakt	Malta	Valletta	+356 79969670	+356 79969670	falzon_paul@itf.org.uk
Enrique Lozano Díaz	Inspektor	Mexiko	Veracruz	+ 52 229 9321367 / 9323023	+52 1 229 161 0700	lozano_enrique@itf.org.uk
Jose Antonio Ramirez-Pelayo	Inspektor	Mexiko	Manzanillo		+52 1 229 900 6803	ramirez_jose@itf.org.uk
Tomislav Markolović	Kontakt	Montenegro	Bar	+382 30 315 105	+382 69 032 257	markolovic_tomislav@itf.org.uk

# Hilfe für Seeleute rund um die Welt



Vollständige Kontaktdaten der ITF-Inspektor/innen unter: [www.itfseafarers.org/find\\_inspector.cfm](http://www.itfseafarers.org/find_inspector.cfm)



NAME	FUNKTION	STAAT	HAFEN	BÜRONUMMER	MOBILNUMMER	E-MAIL
Aswin Noordermeer	Inspektor	Niederlande	Rotterdam		+31 6 53 337522	noordermeer_aswin@itf.org.uk
Gijs Mol	Inspektor	Niederlande	Rotterdam		+31 622 89 08 77	mol_gijs@itf.org.uk
Grahame McLaren	Inspektor	Niederlande	Wellington	+64 4 801 7613	+64 21 292 1782	mclaren_grahame@itf.org.uk
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/Balboa	+507 315 1904	+507 6617 8525	fruto_luis@itf.org.uk
Joselito Pedaria	Inspektor	Philippinen	Cebu City	+63 32 256 16 72	+63 920 9700 168	pedaria_joselito@itf.org.uk
Rodrigo Aguinaldo	Inspektor	Philippinen	Manila	+63 2 536 8287	+63 917 8111 763	aguinaldo_rodrigo@itf.org.uk
Adam Mazurkiewicz	Koordinator	Polen	Szczecin	+48 91 4239707	+48 501 539329	mazurkiewicz_adam@itf.org.uk
Grzegorz Daleki	Inspektor	Polen	Gdingen/Gdansk	+48 58 6616096	+48 514 430 374	daleki_grzegorz@itf.org.uk
João de Deus Gomes Pires	Inspektor	Portugal	Lissabon	+351 21 391 8181	+351 91 936 4885	pires_joao@itf.org.uk
Felipe Garcia Cortijo	Inspektor	Puerto Rico	San Juan	+1 787 999 8130	+1 787 410 1344	garcia_felipe@itf.org.uk
Adrian Mihalciuiu	Inspektor	Rumänien	Constanta	+40 241 618 587	+40 722 248 828	mihalciuiu_adrian@itf.org.uk
Sergey Fishov	Koordinator	Russland	St. Petersburg	+7 812 718 6380	+7 911 096 9383	fishov_sergey@itf.org.uk
Kirill Pavlov	Inspektor	Russland	St. Petersburg	+7 812 718 6380	+7 911 929 04 26	pavlov_kirill@itf.org.uk
Olga Ananina	Inspektorin	Russland	Noworossijsk	+7 8617 612556	+7 9887 621232	ananina_olga@itf.org.uk
Petr Osichansky	Inspektor	Russland	Wladiwostok	+7 4232 512 485	+7 914 790 6485	osichansky_petr@itf.org.uk
Vadim Mamontov	Inspektor	Russland	Kaliningrad	+7 4012 656 840/475	+7 9062 38 68 58	mamontov_vadim@itf.org.uk
Mouhamed Diagne	Kontakt	Senegal	Dakar	+221 775364071	+221 775364071	syndmarine@gmail.com
Seydina Ousmane Keita	Kontakt	Senegal	Dakar		221 77 692 64 08	souskeita@gmail.com
Daniel Tan Keng Hui	Kontakt	Singapur	Singapur	+65 6379 5660	+65 9616 5983	daniel_tan@seacare.com.sg
Gwee Guo Duan	Kontakt	Singapur	Singapur	+65 6390 1611	+65 9823 4979	duan_gwee@itf.org.uk
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
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 (0)8 791 41 01	+46 70 57 49 714	barning_annica@itf.org.uk
Fredrik Bradd	Stellv. Koordinator	Schweden	Umea	+46 10 4803103	+46 761006445	bradd_fredrik@itf.org.uk
Göran Larsson	Inspektor	Schweden	Göteborg	+46 10 480 3114	+46 70 626 7788	larsson_goran@itf.org.uk
Haakan Andre	Inspektor	Sweden	Norrköping	+46 8 791 41 02	+46 70 574 2223	andre_hakan@itf.org.uk
Sanders Chang	Inspektor	Taiwan, China	Taichung	+886 22515 0302	+886 921935040	chang_sanders@itf.org.uk
Tse-Ting Tu	Inspektor	Taiwan, China	Kaoshiung	+886 7 5212380	+886 988513979	tu_tse-ting@itf.org.uk
Franck Kokou Séyram Akpessi	Kontakt	Togo	Lomé	+228 90 04 24 07	+228 99 50 53 35	paxhominibus@hotmail.com
Muzaffer Civelek	Inspektor	Türkei	Istanbul	+90 216 4945175	+90 535 663 3124	civelek_muzaffer@itf.org.uk
Nataliya Yefrimenko	Inspektorin	Ukraine	Odessa	+380 482 429 901	+380 50 336 6792	yefrimenko_nataliya@itf.org.uk
Dwayne Boudreaux	Koordinator	USA	New Orleans	+1 504 581 3196	+1 504 442 1556	boudreaux_dwayne@itf.org.uk
Enrico Esopa	Koordinator	USA	New York	+1 201 434 6000 (ext 240)	+1 201 417 2805	esopa_enrico@itf.org.uk
Jeff Engels	Koordinator	USA	Seattle	+1 206 408 7713	+1 206 331 2134	engels_jeff@itf.org.uk
Barbara Shipley	Inspektorin	USA	Baltimore/Norfolk	+1 757 622 1892	+1 202 412 8422	shipley_barbara@itf.org.uk
Corey Connor	Inspektor	USA	Charleston	+1 843 469 5611	+1 843 469 5611	connor_corey@itf.org.uk
Martin D. Larson	Inspektor	USA	Portland		+1 503 347 7775	larson_martin@itf.org.uk
Shwe Tun Aung	Inspektor	USA	Houston	+1 713 659 5152	+1 713 447 0438	aung_shwe@itf.org.uk
Stefan Mueller-Dombois	Inspektor	USA	LA - Südkalifornien	+1 562 493 8714	+1 562 673 9786	mueller_stefan@itf.org.uk
Tony Sasso	Inspektor	USA	Florida	+1 321 784 0686	+1 321 258 8217	sasso_tony@itf.org.uk
Michael Baker	Kontakt	USA	Cleveland	+1 216 781 7816	+1 440 667 5031	baker_michael@itf.org.uk

# Um eure Rechte kämpfen

## Was man vorher wissen muss

Die ITF hat sich dazu verpflichtet, Seeleuten an Bord von 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.

## Schiffsunfälle

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](http://www.itfseafarers.org/your_legal_rights.cfm)

# Betrugsmaschen!

Gerade eben ungebeten ein Jobangebot erhalten? Vermutlich auf einem Kreuzfahrtschiff, alle Kosten übernommen, großartige Heuern? Dann sollte man sich bereit machen, die Löschtaste zu drücken und seine Freunde zu warnen, so der ITF-Pressbeauftragte Sam Dawson

**Falls man ein Stellenangebot aus heiterem Himmel erhalten hat, sollte man nachdenken, bevor man darauf reagiert. Ist das Angebot per E-Mail eingegangen? War es von einer bekannten Schifffahrts- oder Kreuzschifffahrtsgesellschaft? Sind die Heuern höher, als man je zu träumen wagte? Falls ja, handelt es sich um Betrug.**

Anwerbebetrügereien, die auf Seeleute abzielen, haben lawinenartig zugenommen. Am häufigsten werden derzeit Menschen ins Visier genommen, die in der Kreuzschifffahrt arbeiten möchten. Die Betrüger richten ihre eigene Webseite ein, benutzen üblicherweise einen echten Unternehmensnamen mit Logo und verbreiten die Nachricht dann über direkte E-Mails, Werbung und kostenlose Anzeigen.

Hast du nun ein gefälschtes Jobangebot angenommen, wird man eine "einmalige" Gebühr von dir fordern – vielleicht für die Transportkosten zum Schiff, eine Visagebühr oder Verwaltungskosten. Wird die Zahlung geleistet, haben sie dich. Es kommen ständig weitere Forderungen mit dem Versprechen, dies sei jetzt das letzte Mal – und mit der Warnung, dass alle bisher gezahlten Gelder verloren gehen,

wenn nicht ein letzter Beitrag geleistet wird. Sie hören erst dann auf, wenn du pleite bist.

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

Bei allem, was einen Arbeitsplatz an Bord gegen Gebühr garantiert, handelt es sich automatisch um Betrug, da das Seearbeitsübereinkommen 2006 verbietet, dass Seeleute für die Vermittlung von Arbeitsplätzen Agenturgebühren zahlen müssen. Das gilt für alle Dienstgrade.

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

## Was kann man machen?

Ignorieren. Keine persönlichen Daten angeben. Falls du Zahlungen geleistet hast: sofort damit aufhören.

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

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

Neueste Scam-Betrügereien unter [www.itfseafarers.org/maritime\\_news.cfm](http://www.itfseafarers.org/maritime_news.cfm) einsehen.

## Betrügereien: häufige Anzeichen

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

# Einsatz für Singapurs Seeleute

Während Singapur sich freut, den ersten ITF-Kongress in Südostasien seit 20 Jahren begrüßen zu können, erkundigt sich das Seeleute-Bulletin bei SMOU-Generalsekretärin Mary Liew nach ihrem gewerkschaftlichen Werdegang.

## Wie bist du zur Gewerkschaftsbewegung gekommen?

An der Universität von Wales erwarb ich den Abschluss BSc-Hons in Betriebswirtschaft.

In den 80er Jahren trat ich in den Dienst der SMOU-Finanzabteilung. Sehr beeindruckt war ich vom Engagement, den SMOU-Führer für die Sache aufbrachten, sowie zutiefst betroffen über den mutmaßlichen Selbstmord auf See eines SMOU-Mitglieds – kurz nachdem ich mein Bestes getan hatte, ihn in Bezug auf seine familiären Schwierigkeiten zu beraten. Seitdem habe ich mich immer gefragt, ob ich hätte mehr für ihn tun können.

Mein Leitprinzip während meines ganzen Berufslebens ist es, immer sich selbst, seinem Leitbild und seiner Aufgabe treu zu bleiben. Jede Maßnahme, egal wie klein, kann große Auswirkungen haben.

## Wie ist es für Frauen in den Gewerkschaften Singapurs?

Mein Fall zeigt, dass Frauen auf der Basis von Leistungsfähigkeit hier gleiche Chancen haben. Ausgehend von bescheidenen Anfängen, sind Jahre harter Arbeit und unerbittlicher Hingabe ins Feld gegangen, aber es gab immer Möglichkeiten mich zu beweisen, gegebenenfalls mit gebührender Anerkennung.

Aufgewachsen bin ich in der Gewerkschaft SMOU, die Arbeitnehmer/innen in einer von Männern dominierten Branche vertritt. Falls es eine Ungleichbehandlung gegeben hätte, wäre ich nicht da, wo ich heute bin. Im Jahr 1999 wurde ich SMOUs erste weibliche Vorstandssekretärin, und 2013 wählte man mich zur ersten weiblichen Generalsekretärin.

2015 wählte mich der nationale Gewerkschaftsdachverband Singapurs (NTUC) zur Präsidentin, was erst zum zweiten Mal in 56 Jahren geschah. Das derzeitige NTUC-Zentralkomitee zählt drei weitere Gewerkschaftsführerinnen, und viele weitere ehemalige Gewerkschafterinnen haben leitende Funktionen in der Regierung Singapurs, einschließlich der neugewählten ersten Präsidentin, Halimah Yacob.

## Auf welche Leistungen bist du ganz besonders stolz?

Bei SMOU war es der große Mitgliederzuwachs von 8.000 im Jahr 1999 auf heute 32.000; die ausstehenden Heuern in Höhe von insgesamt 22 Mio. US-Dollar, zu denen wir Seeleuten seit 1993 verhelfen konnten; so wie im Jahr 2014 die Einweihung des S\$4 Millionen teuren maritimen Simulationszentrums Wavelink. Dieses nach neuestem Stand der Technik errichtete Schulungszentrum ermöglicht es Seeoffizieren, ihre Fertigkeiten zu aktualisieren und gibt Kadetten einen Wettbewerbsvorteil bei der Ausbildung an Bord. Damit wird ein Pool qualifizierter und kompetenter örtlicher Offiziere und Ingenieure als künftige Führungsriege aufgebaut.

Beim NTUC sind es die drei Schwerpunkte unserer Arbeitnehmerbewegung 2019 'Fürsorge, Fairness und Wachstum' – zur Verbesserung



der Lebensqualität von Arbeitnehmer/innen, zur Sicherstellung ihrer fairen Behandlung in allen Bereichen des Arbeitslebens, und zum gemeinsamen Wachstum mit ihnen bei ihrer beruflichen Entwicklung; sowie die Initiative der Sozialpartner, für jede Wirtschaftsbranche eine Strategie zu entwickeln, damit die Beschäftigten – in meiner Gewerkschaft sind es die Seeleute – für die Herausforderungen und Möglichkeiten der Wirtschaft 4.0 gewappnet sind.

## Singapur hat inzwischen ein ITF-Büro und ist Gastgeber des ITF-Kongresses 2018 – wie wird dies den dortigen Arbeitnehmer/innen und Gewerkschaften zugute kommen?

Als Kompetenzzentrum für Ressourcen und Führung wird das ITF-Büro den Einfluss der ITF auf das Leben von Beschäftigten im Transport- und Verkehrswesen in der Region stärken.

Die Gastgeberrolle für den ITF-Kongress ist ein riesiges Privileg für Singapur. Wir werden über unser einzigartiges Drei-Parteien-System informieren, das eine Win-Win-Win-Situation für Regierung, Arbeitgeber und Arbeitnehmer geschaffen hat, und eine Plattform für den Wissensaustausch bieten, besonders im Hinblick auf die neue Technologie, welche die Arbeitsplätze und -rollen unserer Mitglieder neu definiert. ■



# Faire Behandlung für Seeleute durchsetzen

Die Kriminalisierung von Seeleuten kann aus Seeunfällen, Meeresverschmutzung oder der Entdeckung von Schmuggelware an Bord eines Schiffes entstehen, wobei Seeleute als Sündenböcke für Ereignisse herhalten müssen, deren Umstände außerhalb ihrer Kontrolle liegen, und ihnen sogar Rechtsbeistand sowie Dolmetschdienste verweigert werden. Das Seeleute-Bulletin nimmt einen schrecklichen Fall unter die Lupe und bietet Verhaltensratschläge für den Fall an, dass sich Beschäftigte in einer ähnlichen Lage wiederfinden.

“Kriminalisierung stellt ein sehr ernsthaftes Problem für Seeleute dar. Viel zu oft verhaftet man sie und verweigert ihnen den Zugang zu normalen Regeln des ‘Fair Plays’ und der Gerechtigkeit, mit denen sie sich gegen Strafanklagen verteidigen können. Seeleute haben das Recht auf Ausführung ihrer Arbeit, ohne ungerechte Behandlung oder – noch viel schlimmer – Inhaftierung ohne Zugang zu fairem Gerichtsverfahren und Vertretung befürchten zu müssen.”

Jaqueline Smith, ITF-Koordinatorin für maritime Industrien

## Inhaftierte bangladeschische Seeleute mit Hilfe von Gewerkschaftsmitgliedern befreit

**Kazi md Abu Sayed, stellvertretender Generalsekretär (Jugendvertreter) der Bangladesh Merchant Marine Officers' Association (BMMOA), erzählt die schockierende Geschichte der Besatzung der Asteris in Nigeria**

Der unter Panama-Flagge fahrende Öltanker *Asteris* hatte seine Ladung in Cotonou (Benin) an Bord genommen und lag in Erwartung von Reparaturarbeiten vor Anker, als im März 2015 vier Dritte Ingenieure aus Bangladesch zu der 18-köpfigen Besatzung stießen, die bereits an Bord war. Angeheuert wurden sie über den örtlichen Agent eines griechischen Verwaltungsunternehmens, Western Mediterranean Shipping, das eine Vereinbarung mit dem Eigentümer Sea Crown Maritime getroffen hatte.

Schnell stellten sie fest, dass die Sicherheitsausrüstung des Schiffes defekt und keine Sicherheitskultur an Bord vorhanden war. Unterkunft und Verpflegung waren von schlechter Qualität.

Am 26. März unternahm das Schiff eine Probefahrt, um die Maschinenleistung zu prüfen. Als der Dritte Ingenieur Rafiqul Islam um 4 Uhr morgens zu seiner Kammer aufbrach, erklärte ihm der Erste Ingenieur, das Schiff werde in den Gewässern Cotonous bleiben. Nach dem Aufwachen musste er feststellen, dass das Schiff wegen fehlender Ladungsdokumentation von der nigerianischen Marine arrestiert worden war und sich 100 nautische Meilen vom nächsten Land – Lagos in Nigeria – befand.

Die Marine brachte das Schiff am 30. März in Lagos vor Anker und verhaftete 11 Besatzungsmitglieder zur Vernehmung. Nach sieben Tagen wurden sie wieder aufs Schiff gebracht und die Angelegenheit der nigerianischen Wirtschafts- und Finanzkriminalitätskommission (EFCC) übergeben.

Die EFCC nahm fünf Besatzungsmitglieder ca. sechs Wochen lang in Untersuchungshaft, bevor sie den Supervisor freiließ und ihm erlaubte, nach Griechenland zu zurückzukehren. Am 10. Juni wurden neun philippinische und bangladeschische Besatzungsmitglieder angeklagt – Kapitän, Erster Offizier, Erster Ingenieur, Dritter Offizier, zwei Dritte Ingenieure, zwei Pumpenmänner und ein Schmierer – und am 16. Juni in Haft genommen. Die vier Anklagepunkte gegen die Männer bezogen sich auf die Ladungspapiere des Schiffes, doch die Besatzung aus Bangladesch war zum Zeitpunkt der Übernahme der Ölladung noch gar nicht an Bord gewesen. Die Besatzungsmitglieder aus Ghana und Benin, die das ganze

Jahr über an Bord der *Asteris* arbeiteten, wurden nicht angeklagt.

Das Schiff wurde in Lagos arrestiert, und vom 18. Juni 2015 an führte man das Gerichtsverfahren gegen die fünf philippinischen und vier bangladeschischen Seeleute am Bundesgericht von Lagos durch und behielt sie im Gefängnis. Am 15. Dezember desselben Jahres wurden sie wegen Schmuggels der Ladung Rohöl verurteilt.

Die neun Männer wurden zu fünf Jahren Gefängnis verurteilt, es sei denn, sie würden ein Bußgeld von jeweils 20 Mio. Naira (ca. 100.000 US-Dollar) zahlen. Der Schiffseigentümer weigerte sich, die Bußgelder zu zahlen, obwohl er ihnen Heuern über mehrere Monate schuldete, und überließ sie stattdessen ihrem Schicksal.

Das Gefängnis war überhitzt, überbelegt sowie gewalt- und drogendurchsetzt. Die sanitären Einrichtungen waren mangelhaft, es gab keine Duschmöglichkeit, und die Wasserversorgung war unregelmäßig. Die Männer erhielten kaum Wasser oder Verpflegung, wenn sie keine Bestechungsgelder zahlten, und hatten keinerlei Verbindung zu ihren Angehörigen.

Das Unternehmen versprach die Bereitstellung der Kaution, kam dem aber nicht nach. Auch stellte es keinerlei Verpflegung oder Vorräte zur Verfügung, auch nicht das Geld, um sie zu kaufen. Die Männer litten ständig Hunger, bis bangladeschische Seeleute auf durchfahrenden Schiffen ihnen Geld gaben, um Lebensmittel, Kerosin zum Kochen und Trinkwasser zu kaufen. Ohne diese finanzielle Hilfe hätten sie nicht überlebt.

Herr Islam erzählte mir: “Jeder Gerichtstermin weckte Hoffnungen in uns, die sogleich zunichte gemacht wurden und viel Leid sowie seelische Folter in uns auslöste. Gelegentlich führte man uns zum Gericht, aber das Gericht tagte nicht, weil der Richter oder ein Anwalt nicht anwesend waren. Manchmal dachten wir, es wäre besser, Selbstmord zu begehen, als dieses entsetzliche Leid zu ertragen.

“Bei jeder Anhörung machte uns der von unserem Unternehmen beauftragte nigerianische Verteidigungsanwalt Hoffnung, dass man uns freilassen würde, aber er belog uns wegen unserer Kaution und handelte in Wirklichkeit im

Namen des unrühmlichen Schiffseigentümers. Wann immer wir unser Unternehmen wegen unserer Kaution, Verpflegung oder Heuern unter Druck setzten, drohte man uns, still zu sein.”

In der Zwischenzeit waren 13 Besatzungsmitglieder weiterhin an Bord der *Asteris* gestrandet und baten die ITF um Hilfe. Über das International Seafarers Welfare Assistance Network (ISWAN) konnte die ITF sie schnell mit Vorräten versorgen und half bei ihrer Heimführung. Als die BMMOA von den inhaftierten Männern aus Bangladesch erfuhr, alarmierten wir sofort die bangladeschischen Schifffahrtskreise, die Regierung und die ITF in London (Großbritannien). Die ITF beauftragte eine Anwaltskanzlei in Lagos, Unterstützung bei deren Berufungsverfahren zu leisten.

Meine Gewerkschaft startete eine Spenden-sammlung, um die Bußgelder der Männer zu zahlen. Die Reaktion unserer Mitglieder auf der ganzen Welt war so großzügig, dass wir innerhalb von drei Monaten die Summe zusammen hatten. Die Seeleute wurden aus dem Gefängnis entlassen und kehrten am 2. Mai 2016 nach Bangladesch zurück.

Seitdem haben wir die Männer und ihre Angehörigen finanziell und emotional unterstützt, und nun fahren alle bei guter Gesundheit wieder zur See. Ihre Berufung dauert jedoch bis zum heutigen Tage an. ■

**Das Schicksal der philippinischen Seeleute**  
Bei Redaktionsschluss des Seeleute-Bulletins waren die fünf philippinischen Seeleute weiterhin im Gefängnis Ikoyi in Nigeria inhaftiert, nachdem ihr Berufungsantrag im Oktober 2017 abgewiesen worden war. Die der ITF angeschlossenen Gewerkschaft AMOSUP auf den Philippinen arbeitet mit ISWAN und dem philippinischen Außenministerium (DFA) zusammen, um ihnen zu helfen, und das DFA hat den Seeleuten Rechtsbeistand gewährt.

# Was man bei strafrechtlicher Anklage tun muss

Bei strafrechtlicher Anklage oder Ermittlung durch örtliche Behörden ist es unerlässlich, dass Seeleute fair behandelt werden, unabhängig von den Umständen und der Schuld oder Unschuld der Betroffenen. Jonathan Warring von der ITF-Rechtsabteilung bietet für diesen Fall Orientierungshilfen

## 1. Die eigenen Rechte kennen

Seeleute verkehren in Staaten mit unterschiedlichen Rechtssystemen und variierendem Maß an Achtung der Menschenrechte. Ist man jedoch mit einigen grundlegenden Menschenrechten vertraut, kann man auf deren Einhaltung bestehen.

Das Internationale Übereinkommen über bürgerliche und politische Rechte (ICCPR) legt die Rechte fest, die allen Menschen zuteil werden sollten, die in irgendeinem Staat verhaftet, inhaftiert und vor Gericht gestellt werden.

Die Gemeinsamen Richtlinien der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO)/ Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) zur fairen Behandlung von Seeleuten im Falle eines Unfalls auf See wurden im Sinne der internationalen Menschenrechtsinstrumente wie des ICCPR erstellt. Mit diesem Instrument erhalten Seeleute, Schiffseigentümer, Flaggenstaaten und Hafenstaaten gezielte Ratschläge darüber, wie sie die faire Behandlung von Seeleuten sicherstellen können.

## 2. Hilfe suchen

Bei Ermittlung, Verhaftung oder Anklage sollte man sich mit Menschen oder Organisationen in Verbindung setzen, die einem helfen können. Wichtig ist, dass sie sich der Lage bewusst sind. Einige Beispiele für geeignete Kontaktpersonen sind:

- Der Schiffseigentümer oder dein Arbeitgeber
- Gewerkschaftsfunktionär/innen
- Örtliche/r ITF-Inspektor/in
- Örtliche/s Botschaft oder Konsulat des Flaggenstaats
- Örtliche/s Botschaft oder Konsulat deines Heimatstaats
- Angehörige
- Jede/s örtliche Seemannsmission oder Seeleutezentrum

## 3. Dein Verhalten

Bei Befragung durch die Polizei oder örtliche Behörden in Bezug auf einen Vorfall sollte man sich kooperativ zeigen und wahrheitsgemäße Angaben machen. Denk' daran, dass du das Recht hast, dich nicht selbst zu belasten. Das bedeutet, dass du keine Angaben machen musst, die darauf hindeuten können, dass du schuldig bist oder eine Straftat begangen hast. Um dieses Recht wahrzunehmen, solltest du auf Fragen mit 'kein Kommentar' oder Schweigen reagieren.

Bedienen sich die ermittelnden Behörden einer Sprache, die dir nicht vertraut ist, sollten sie eine/n Dolmetscher/in zur Verfügung stellen. Tun sie dies nicht, solltest du darum bitten. Du hast das Recht, deine Unterschrift auf Dokumente zu verweigern, die nicht in eine dir verständliche Sprache übersetzt wurden.

## 4. Rechtsbeistand

Das Recht auf Rechtsbeistand wird von Staat zu Staat unterschiedlich angewandt. Wird man von der Polizei verhaftet oder von Staatsbehörden inhaftiert, so sollte einem Rechtsbeistand eingeräumt werden. Möglicherweise kannst du kostenlose Rechtsvertretung bekommen oder unter bestimmten Umständen deinen Arbeitgeber um Bestellung eines Anwalts bitten. Es sollte dir gestattet sein, mit deinem Anwalt auf vertraulicher Basis zu sprechen. ■

## Weitere Informations- und Beratungsquellen

### Das neue ITF-Instrumentarium zu Kriminalisierung

Im September 2017 hat die ITF ein Toolkit zusammengestellt, um Seeleute über ihre Rechte zu informieren. Es enthält die Gemeinsamen IMO/IAO-Richtlinien.

<https://goo.gl/mGTE3N> oder  
[<http://www.itfseafarers.org/ITI-criminalisation.cfm>]

### Seafarers' Rights International

Mehr zu deinen Rechtsansprüchen unter:

<http://seafarersrights.org/seafarers-subjects/criminal-law/>

SRI-Film zur Unterstützung von Seeleuten:  
[https://www.youtube.com/watch?v=ZhgHD\\_MEB00&feature=youtu.be](https://www.youtube.com/watch?v=ZhgHD_MEB00&feature=youtu.be)

SRI-App auf iOS- oder Android-Gerät starten:  
<http://m.seafarersrights.org/>  
Herunterladen der App auf dein Gerät unter  
<http://seafarersrights.org/how-to-use-the-sri-app/>

Auszug einer SRI-Erhebung über Menschenrechte für Seeleute, gegen die strafrechtliche Ermittlungen eingeleitet werden, unter:

<https://goo.gl/cYQrQx> <http://seafarersrights.org/seafarers-subjects/human-rights/extract-sri-survey-human-rights-of-seafarers-facing-criminal-investigations/>

### Das ICCPR

<https://goo.gl/Lkg2j9>

# Gesundheit und Wohlbefinden unter Seeleuten aus Myanmar fördern

Lu Aung und Aung Kyaw Linn beschreiben die Reaktion der Gewerkschaft IFOMS auf die zunehmenden Probleme hinsichtlich schlechter Gesundheit und Wohlbefinden unter Seeleuten aus Myanmar



Die meisten Seeleute aus Myanmar arbeiten auf Schiffen unter unzulänglicher Verwaltung, schlechten Arbeits- und Sicherheitsbedingungen sowie niedrigen Heuern. Sie müssen sehr vorsichtig sein, um Unfälle zu vermeiden, und ihnen fehlt die Zeit, um sich um ihre Gesundheit und ihr Wohlbefinden zu kümmern, z. B. die Erledigung von Familienangelegenheiten oder Stressbewältigung. Infolgedessen kehren viele Seeleute in schlechtem Gesundheitszustand von ihren Fahrten zurück nach Hause, was wiederum zu Schwierigkeiten in der Familie führt.

Als Reaktion darauf hat IFOMS im Mai 2016 mit Unterstützung der ITF-Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute (ITF Seafarers' Trust) ein Programm zu Gesundheit und Wohlbefinden ins Leben gerufen. Seitdem konnten mit Unterstützung der IFOMS die Zugangsmöglichkeiten der Seeleute zu Gesundheitsinformationen auf See verbessert sowie die Früherkennung und frühzeitige Behandlung von Krankheiten ge-

steigert werden. Die Gewerkschaft stellt Gesundheitsbroschüren zur Verfügung, verteilt Kondome und fördert aktiv die Verwendung von Kondomen. Seeleute werden ermutigt, ihr Gesundheitswissen mit ihren Kollegen an Bord und mit ihren Ehefrauen zu teilen.

IFOMS führt eine Reihe von kostenlosen Seminaren zu Gesundheit und Wohlbefinden durch, in deren Rahmen professionelle Ärzte ihr Wissen zu einer Reihe von medizinischen Fragen mit Seeleuten und ihren Ehefrauen teilen. Darüber hinaus schulen wir aktive Mitglieder aus der Seeschifffahrt als Peer-Trainer, um Gesundheitsbewusstsein unter ihren Kolleginnen und Kollegen zu verbessern. Bislang haben wir sieben Schulungsveranstaltungen mit insgesamt 150 Teilnehmer/innen durchgeführt, und mehr als 600 Menschen konnten Gesundheitskenntnisse von unseren Peer-Trainern erwerben.

Die IFOMS-Geschäftsstelle verfügt über einen eigenen professionellen Arzt, der kostenlos Ratschläge zu spezifischen gesundheitlichen Problemen an Seeleute

und ihre Angehörigen erteilt und kostenlose Kondome aushändigt.

Wir konnten bereits einige positive Ergebnisse des Programms verzeichnen. Seeleute sind bei der Informationssuche und Diskussion zu Gesundheitsfragen und besserer Selbstfürsorge viel aktiver geworden. Jeweils mehr als 100 Personen nahmen an unseren beiden HIV-Aufklärungsseminaren teil.

Wir sind der Überzeugung, dass die Schulungen und Materialien bereits bis zu 2.500 Menschen erreicht haben. Inzwischen bitten uns die Ehefrauen der Seeleute, ein auf sie zugeschnittenes, ähnliches Programm aufzulegen.

Unsere Ausrichtung auf Peer-Trainer und deren verstärkte Außenwirkung an Bord hat auch Profil und Ansehen der IFOMS ganz allgemein unter Seeleuten erhöht. Das hat unsere Mitgliederzahlen angekurbelt und beweist, dass das Programm zu Gesundheit und Wohlbefinden auch unsere Organisationsarbeit unterstützen kann.

Ko Thurein Aung trat IFOMS bei, nachdem er eines unserer Semi-

nare besucht hatte. Er erzählte uns Folgendes: "Wir erhielten kostenlose Gesundheitsfürsorge für meine Familienangehörigen über das IFOMS-Programm zu Gesundheit und Wohlbefinden, und das ist eine großartige Chance für mich. Wir wussten auch um die Bemühungen und das Entgegenkommen der IFOMS für Seeleute aus Myanmar. Auf diese Weise interessierte ich mich für IFOMS, ich lernte die Gewerkschaft kennen, ich glaube an ihre Leistungskraft und wurde IFOMS-Mitglied. Das Programm zu Gesundheit und Wohlbefinden stellt eine große Unterstützung für Seeleute aus Myanmar dar." ■



## Studie hilft Gewerkschaft, HIV-Fürsorge für Schwangere zu verbessern

Dr. Syed Asif Altaf, Koordinator des globalen HIV/Aids- und Gesundheitsprojekts der ITF, und Maria Flores Jayme von der Associated Marine Officer and Seafarers' Union of Philippines (AMOSUP) berichten über eine Studie zur HIV-Gefährdung von schwangeren Ehefrauen philippinischer Seeleute, die zu verbesserter Schwangerenbetreuung geführt hat



**HIV-Infektionen sind auf den Philippinen allgemein weit verbreitet und nehmen stetig zu. Philippinische Arbeitskräfte in Übersee und Seeleute sind als besonders gefährdet eingestuft.**

Es ist schwierig, mit jemandem darüber zu sprechen, wie sehr sie ihrem Ehemann vertraut und an ihre Ehe glaubt. Doch AMOSUP führte 2016 eine Studie unter schwangeren Ehefrauen von Seeleuten durch, um ihren Wissensstand über HIV und Aids und das Ausmaß ihrer Infektionsgefährdung zu erfahren. 100 Frauen, die zur Schwangerenfürsorgeberatung in AMOSUP-Krankenhäusern vorstellig wurden, gaben Auskunft.

Die Studie zeigte, dass die Mehrzahl der schwangeren Frauen jung waren und ein hohes Bildungsniveau aufwiesen. Sie hatten Zugang zu Verhütungsmitteln und benutzten diese auch, aber ihr Wissensstand zu HIV und Aids war gering. Aufgrund des wahrgenommenen – und selbst berichteten – Verhaltens ihrer Partner war ihre Infektionsgefährdung sehr hoch.

Eine 2013 durchgeführte ITF-Erhebung unter philippinischen Seeleuten hatte ergeben, dass 78 Prozent der Männer glaubten, eine Frau sei sicher, solange sie treu blieb, ganz unabhängig vom Verhalten ihres Ehemannes. Die Umfrage brachte zutage, dass 43 Prozent der philippinischen Seeleute während der Abwesenheit von zuhause feste Sexualpartner hatten und 23 Prozent Gelegenheitspartner. Ihr Kondomgebrauch lag bei nur 40 Prozent.

Es gibt zahlreiche Programme, die Seeleute darüber aufklären, wie sie sich vor HIV- und anderen sexuell übertragbaren Infektionen (STI) schützen können, aber nur wenige für ihre Ehefrauen. Im Rahmen der Schwangerenvorsorgeuntersuchungen werden schwangere Ehefrauen von Seeleuten neben anderen STI auf Hepatitis B getestet. Man ermutigt sie jedoch nicht, einen HIV-Test zu verlangen, obwohl die Risikofaktoren zur Übertragung beider Krankheiten ähnlich sind.

Die AMOSUP-Studie verdeutlicht die Notwendigkeit der

- *Früherkennung für Frauen, insbesondere schwangere Frauen, um HIV-Übertragung auf ihr ungeborenes Kind zu vermeiden und ihnen die notwendige Behandlung zu ermöglichen, um die Virenbelastung zu verringern und Komplikationen zu vermeiden.*
- *Aufklärung über Vorbeugung von HIV und STI während der Schwangerenvorsorgeuntersuchungen und Krankenhausaufenthalte.*
- *verstärkten Infektionskontrollen in Krankenhäusern, da Ehefrauen von Seeleuten, die nicht wissen, dass sie HIV-positiv sind, möglicherweise Schwangerenbetreuung in Anspruch nehmen und entbinden.*

Als Ergebnis dessen verbesserte AMOSUP 2017 ihre Schwangerenfürsorge-Programme und -Politik und führte mehrere neue ein. Dazu gehören:

- *Schwangere Frauen, die Geburtsvorbereitungskurse in AMOSUP-Krankenhäusern besuchen, zu ermuntern, sich auf HIV testen zu lassen – dadurch konnten höhere Testzahlen erreicht werden*

- *Weitere aktive HIV-Kampagnen, auch in Zusammenarbeit mit den Positibong-Marino-Programmen, in den Warteräumen der AMOSUP-Krankenhäuser*
- *Verstärkte Zusammenarbeit zwischen AMOSUP, der nationalen Gesundheitsbehörde und weiteren Nicht-Regierungsorganisationen*
- *Bessere Nachbehandlung für jede positiv getestete, schwangere Seemannsehefrau*
- *Strengere Durchführung von Infektionskontrollprotokollen während der Entbindung.* ■

“Mein Ehemann ist verantwortungsbewusst und weiß, was gut für ihn und für uns ist. Ich weiß, dass mein Mann mich liebt, und wenn er fremdginge, weiß ich nicht, ob ich ihn direkt beschuldigen würde... Ich möchte ihn nicht fragen, weil es sonst so aussieht, als wenn ich an ihm zweifeln würde. Man sollte einfach vertrauen und treu sein.”

Studienteilnehmerin



## Kadetten-Mentoring

Kimberly Karlshoej, Beraterin der ITF-Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute (ITF Seafarers' Trust), wirft einen Blick auf die Bedeutung des Mentoring – eine lange Tradition der Wissensvermittlung und Einarbeitung auf See, die scheinbar schwindet – und stellt ein neues Mentoring-Projekt für Seeleute vor

Unter Mentoring versteht man die informelle Übertragung von Erfahrungswissen, die Seeleuten bei ihrer beruflichen Entwicklung weiterhelfen kann. Es dient auch als Unterstützungsinstrument, das weniger erfahrenen Seeleuten helfen kann, sich aus ihrer sozialen Isolierung zu befreien, ihr Wohlbefinden zu verbessern und ihre Sprachkenntnisse zu intensivieren. Über die angenehmere Gestaltung des Lebens auf See hinaus hat das Mentoring nachweislich Personalbindung und Sicherheit an Bord verbessert, was zu Kosteneinsparungen führen kann. Es gibt also viele gute Gründe für das Mentoring.

Jede/r kann ein/e Mentor/in sein, aber die besseren Mentor/innen haben einiges gemeinsam:

- Sie nutzen die Möglichkeiten für informelles Lernen, indem sie Echtzeit-Erfahrungen anwenden.
- Sie nehmen eine Vorbildrolle ein und bieten Einblicke, wie man als Seefahrer erfolgreich sein kann, indem man professionelle Weisheit und konstruktive Kritik teilt.
- Sie verstehen, dass sie nicht alle Antworten parat haben müssen. Großartige Mentor/innen wissen, wann sie auf Nachwuchs-Seeleute zugehen und ihnen helfen müssen, durch das Anzapfen vorhandener Mittel selbst Antworten zu finden.
- Sie schaffen ein sicheres Umfeld für Fragen und ermuntern andere, an den Diskussionen teilzunehmen.
- Sie verstehen die Bedeutung von Beziehungen und des einzigartigen Umfelds des Lebens auf See, das Auswirkungen auf die Fähigkeit der Seeleute hat, mit ihren geliebten Menschen zu kommunizieren.
- Sie verstehen, dass sie als vertrauensvoller Ratgeber auch für emotionale Unterstützung

zugänglich sein müssen – mit offenem Ohr zur Verfügung stehen, ungeschriebene Regeln erklären, und die Enttäuschungen und Erfolge des Lebens bestätigen. Gute Mentor/innen können Einfühlungsvermögen und Ermutigung des Seefahrers, mit der Situation fertig zu werden, ausbalancieren.

- Sie stecken einen Kurs mit dem Nachwuchs-Seefahrer ab. Gutes Mentoring beginnt mit der Erkundung der Ziele des Seefahrers...als Kapitän, an Land...? Diese Ziele werden zum Fundament der Mentoring-Partnerschaft.
- Sie wissen, dass sowohl der Mentor als auch der Mentee durch den wechselseitigen Mentoring-Prozess Selbstvertrauen und Führungsqualitäten erwirbt.

Jede/r kann Wissen weitergeben. Jüngere Seeleute, die sich schneller an neue Technologien an Bord anpassen als einige der dienstälteren Seeleute, können das traditionelle Mentoring-Modell umkehren, indem ein jüngerer Seefahrer dem älteren neue Tricks beibringt.

Die ITF-Wohltätigkeitsstiftung finanziert ein neues Seeleute-Mentoring Projekt mit der Universität Southampton Solent in Großbritannien, um Spektrum und Aufgabenstellung verschiedener Mentoring-Programme zu untersuchen, die derzeit international in Schifffahrtsunternehmen angewandt werden.

Wir hoffen, dass diese vertiefte Recherche dazu beitragen wird, die zahlreichen Vorteile des Mentoring aufzuzeigen, einschließlich der Auswirkungen auf Gesundheit und Wohlbefinden von Seeleuten sowie Verbesserung der Sicherheit an Bord. ■

# Brancheninitiative will maritime Korruption bekämpfen

Programmdirektorin Cecilia Muller Torbrand erklärt, wie die Arbeit des Maritimen Anti-Korruptionsnetzwerks (MACN) Kapitänen und Besatzungen hilft, die bei der Bekämpfung von Korruption an vorderster Front stehen



## MACN Maritime Anti-Corruption Network

**Seeleute sind mit dem Begriff Schmiergelder vertraut: Bitten der Hafengebühren um Bargeld, Erfrischungsgetränke, Zigaretten oder Alkohol, bevor ein Routinedienst ausgeführt wird. Für Seeleute kann dies eine ernsthafte und stressige Frage sein. Ablehnung ist nicht immer einfach, da Wünsche sich in Erpressungsversuche verwandeln können und manchmal von Drohungen gegenüber Besatzung oder Schiffssicherheit begleitet werden.**

Die Bekämpfung dieses systembedingten Problems erfordert ein branchenweites gemeinsames Vorgehen. Schifffahrtsunternehmen können mit Schulungen, Politik und Verfahren Seeleuten bei der Ablehnung von Forderungen helfen, doch wenn Hafengebührenpersonal und Behörden weiterhin solche Zahlungen als zulässig ansehen und die Ansprüche weiterhin bestehen, sind wir noch nicht viel weiter gekommen.

2011 entschlossen wir uns zu versuchen, ein branchenweites Interesse an einer gemeinsamen Vorgehensweise zur Bekämpfung von Korruption zu wecken. Inzwischen zählt MACN 90 Mitgliedsunternehmen.

Die Strategie des Netzwerks stützt sich auf drei Säulen:

- 1. Kompetenzaufbau** – Lösungen für Mitglieder anbieten und deren interne Einhaltungsverfahren z. B. durch unser Antikorruptionstraining für Kapitäne und Beschäftigte unterstützen.
- 2. Kollektives Handeln** – Veränderungen im betrieblichen Umfeld vorantreiben und Partnerschaften mit der Branche und Regierungen aufbauen. Wir analysieren Probleme und unterstützen dann die Umsetzung entsprechender Maßnahmen zur Bekämpfung von Korruption in Häfen. Wir suchen die aktive Mitwirkung der Regierungen bei der Bewältigung systembedingter Korruption, Vorlage von Beweisen und Lösungsvorschlägen. Wir führen Programme im Suezkanal, in Argentinien, Nigeria, Indonesien und Thailand durch und prüfen neue Ansätze in Indien und China.

**3. Integritätskultur** – Beitrag zur Erhöhung der Integritätsnormen und des Bewusstseins für Integritätsfragen. Wir bieten z. B. Schulen unserer Training an, um frisch zertifizierte Seeleute im Umgang mit Integritätsfragen auszurüsten. Im Rahmen einer branchenübergreifenden Arbeitsgruppe arbeitet MACN mit der ITF und anderen Seeschiffahrtsorganisationen zusammen, um Korruptionsfälle mit der Sicherheit von Seeleuten zu verknüpfen.

Unsere gemeinsamen Maßnahmen haben zu einigen auffälligen Auswirkungen geführt. Bei unserer Sag-Nein-Kampagne im bekanntermaßen schwierigen Suezkanal vereinbarten Mitglieder, die Forderungen unter Einsatz von koordinierten Kommunikationsmitteln und einem Kapitänstoolkit abzulehnen; das hat zu einem Rückgang der Forderungen geführt. Im indonesischen Hafen von Tanjung Priok drängten wir auf eine Aktualisierung der IT-Systeme, wodurch die Betreiber in der Lage waren, kontinuierlich den Standort ihrer Container zu verfolgen und die Gründe für jede Veränderung nachzuvollziehen.

In Nigeria arbeiteten wir mit den Behörden zusammen, um neben Integritätsschulungen und Umsetzung eines Beschwerdeverfahrens Standardbetriebsverfahren für Hafengebühren zu schaffen. In Argentinien haben wir ein Projekt angeführt, das die Effizienz, Integrität und Transparenz bei Hüllentankinspektionen erhöhen wird. Die Bemühungen in beiden Staaten konzentrieren sich auf die Einschränkung der Möglichkeit, Schiffe zu verspäten oder diese aus unklaren oder unhaltbaren Gründen ins Visier zu nehmen.

Das stellt einen guten Start in einer riesigen, vielfältigen Branche dar, doch sind wir entschlossen, unsere Vorgehensweise und unser gemeinsames Handeln noch viel stärker zu verbreiten.

Mehr zu MACN unter: [www.maritime-acn.org](http://www.maritime-acn.org). ■

Cecilia Muller Torbrand war eine treibende Kraft bei der MACN-Gründung 2011. Davor wirkte sie mehr als acht Jahre als leitende Compliance-Beauftragte in der Maersk-Gruppe und war für weltweite Antikorruptionsbestrebungen zuständig.



# Düstere Einblicke in das Leben auf Tierexportschiffen

**Dr. Lynn Simpson war früher Tierärztin auf Tierexportschiffen. Sie gibt hier eine persönliche Darstellung der typischen Bedingungen, welche sie für Besatzungsmitglieder antraf, die sich um lebende Tiere kümmerten**

## Viele Menschen ruft das Meer zu Abenteuern auf.

Für andere stellt es die Möglichkeit dar, ihre Familien zu ernähren. Bei den Seeleuten, mit denen ich als Tierärztin fuhr, war dies häufig der Grund.

Offiziere sind ausgebildet und können von einem Flottentyp zum anderen wechseln. Die Decksbesatzungen auf Tiertransportern haben in der Regel keine maritime Ausbildung und haben aus Mangel an Alternativen in der Heimat zur Seefahrt gegriffen.

Sie stellen fest, dass sie Nutztierhaltung in der Praxis lernen müssen. Es gibt nur rudimentäres Training: füttern und tränken, und nach Möglichkeit Schmutz abwaschen.

Selten gibt es Schulungen zu Tierschutz oder Verschiffungsnormen. Meistens haben sie keine Ahnung, dass ihnen über eine Tasse Kaffee in einer Seemannsmission im Hafen hinaus irgend jemand Hilfe leisten würde. Falls überhaupt, ist ihnen die Existenz von Menschenrechten oder Arbeitnehmerorganisationen, auf die sie sich bei Ausbeutung berufen könnten, sehr selten bewusst.

Und sie fühlen sich oft ausgebeutet, stellen ihre Arbeitsbedingungen, Heuern und Vertragsdauer in Frage. Üblich waren 10-monatige Verträge, täglich 12 Stunden schufteten, sieben Tage pro Woche.

Die Besatzungen machen alles Notwendige, um mit den Tieren fertigzuwerden. Dazu gehört meist auch, tote Tiere mit Messern und Beilen zu zerlegen sowie die schmutzige, widerliche Entsorgung von Tieren, die sich zersetzen, nachdem sie in großer Zahl aufgrund von Hitzebelastung verwendet sind.

Immer sind ihre Unterkünfte enger als die der Offiziere, oft bei offensichtlich kargen Vorkehrungen für Wesentliches wie Proviant und persönliche Hygieneartikel.

Ich bin auf Schiffen gefahren, wo das Wasser für die persönliche Hygiene trüb von Rost und Sand war, wo die Klimaanlage für ihre Kammern

während eines Sommers am persischen Golf von einem boshafte Kapitän ausgeschaltet wurden, sodass sie gezwungen waren, während der Ruhepausen auf dem Dach zu schlafen.

Viele Seeleute erzählten mir, die Tiere würden ihrer Meinung nach auf den Schiffen schlecht behandelt, doch das gilt meiner Ansicht nach in gleichem Maße auch für sie.

Ingenieure verabscheuen die Arbeit auf Viehdecks wegen der Gefahren, die von aggressiven Rindern ausgehen. Andere fühlen sich einfach überwältigt von dem Gestank und dem Schmutz, der sie einhüllt. Die Elektriker stehen unter riesigem Druck: Fällt die Lüftung aus, bleiben ihnen oft nur Stunden, um die Fracht vor dem Tod zu retten.

Es gab gefährliche Praktiken, wie das Anstreichen der Bordwände ohne Gurt. Und die Kenntnisse über Tierverhalten waren gering. So führten die Beleuchtungsanlagen in den Ställen zu Elektroschocks, weil niemand auf die Idee gekommen war, dass gelangweilte Tiere in Reichweite befindliche Kabel zerkauen könnten. In einem Fall brauchte es einige verdächtige Todesfälle unter den Rindern sowie mehrere Besatzungsmitglieder – zu denen auch ich gehörte – die Stromschläge am Geländer meldeten, bevor die Beleuchtung entfernt wurde.

Die meisten Seeleute arbeiten in einer Mischung aus frierenden oder wahnsinnig heißen Temperaturen, doch nur einige wenige Unternehmen stellen geeignete Kleidung oder persönliche Schutzausrüstung zur Verfügung.

Erschwungliche Kommunikationsmöglichkeiten für die Besatzungsmitglieder, um mit der Außenwelt Verbindung aufzunehmen, waren rar. Das führte zu Einsamkeit, häufigen Depressionen und Unzufriedenheit.

Das alles, und doch habe ich nie Seeleute erlebt, die sich beim Unternehmen beschwert haben – weil sie Angst hatten, ihre Existenzgrundlage zu verlieren. ■

# Arbeitsplätze von Seeleuten in der Heimat schützen

Das Seeleute-Bulletin berichtet über Gewerkschaftsbemühungen zum Kabotageschutz – der Sicherung des maritimen Binnenhandels eines Staates für die eigenen Staatsbürger/innen, damit Fachkräfte und angemessene Arbeitsplätze für die Zukunft der Schifffahrtsbranche erhalten bleiben. Dieser wird weiterhin von denjenigen angegriffen, die nach großen Gewinnen jagen, indem sie Beschäftigungsnormen unterbieten



## US-Regierung lobt Seeleute-Ausbildung der SIU Canada

**Jim Given, Präsident der SIU Canada und Vorsitzender der ITF-Arbeitsgruppe Kabotage, begrüßt regierungsseitige Anerkennung des SIU-Schulungsprogramms für Seeleute.**

Wir investieren viel in die Ausbildung unserer Seeleute, damit sie sowohl in unseren nationalen Gewässern als auch international über die notwendigen Befähigungen verfügen. Aus diesem Grund waren wir sehr erfreut, als die US-Transport- und Verkehrsministerin Elaine Chao unsere Arbeit im September 2017 im Rahmen

des Kongresses der Seafarers' International Union of North America (SIU) lobte.

Besonders erfreulich war es, als Frau Chao erneut das Bekenntnis der US-Regierung zum Jones Act bekräftigte, womit der maritime Handel in US-Gewässern und zwischen US-Häfen reguliert wird.

Doch die Angriffe auf den wichtigen Kabotagesektor müssen wir weiterhin bekämpfen. Wir werden uns nach wie vor für den Erhalt nationaler Arbeitsplätze für Seeleute einsetzen, angespornt durch den 2016 gewonnenen Rechtsstreit, wodurch SIU-Mitglieder nun erstmals Schiffe unter ausländischer Flagge bemannen, die unter einer Ausnahmeregelung betrieben werden.

Sollten internationale Verträge wie das umfassende Wirtschafts- und Handelsabkommen zwischen der Europäischen Union und Kanada (CETA) die Vorteile der maritimen Kabotage durch Liberalisierung der Seeschifffahrt zu untergraben drohen, werden wir weiterhin die volle Kraft der internationalen Gewerkschaftsbewegung mobilisieren, um sie zu blockieren.



## Norwegische Gewerkschaft erhält breite Unterstützung für Kabotage

Der Norsk Sjømannsforbund in Norwegen gewinnt mehrheitliche Unterstützung für Kabotage, so dessen Präsident Johnny Hansen.

Norwegische Seeleute sind unter Druck. Schiffe unter ausländischer Flagge mit Besatzungsmitgliedern, deren Arbeitsbedingungen weit unter den norwegischen Normen liegen, erzeugen eine unerträgliche Realität für unsere Mitglieder.

Wir möchten, dass unsere Regierung die Möglichkeiten für Norwegen prüft, norwegische Arbeitsnormen – bei Heuern und Arbeitsbedingungen – für alle Schiffe einzufordern, die eine bestimmte Zeit lang in norwegischen Gewässern und auf unserem Festlandsockel betrieben werden.

So hat der Norsk Sjømannsforbund in den vergangenen anderthalb Jahren eine Kampagne zur Aufklärung und Information der breiten Öffentlichkeit und unserer lokalen Politiker mobilisiert, um Unterstützung für unsere Argumente zu gewinnen, sobald wir sie der Zentralregierung vortragen.

Unser Aufwand an Zeit und Energie für Gespräche mit lokalen Bürgermeistern und Behörden im ganzen Land macht sich bezahlt. Viele hatten geglaubt, die Arbeitsnormen seien zufriedenstellend und waren schockiert zu hören, was wirklich mit unseren Seeleuten passiert. Wir bekommen daher eine Menge Unterstützung von Stadträten und Bürgermeistern in ganz Norwegen.

Diese Ereignisse haben auch für gute Schlagzeilen in der norwegischen Presse gesorgt, was zur Ermutigung unserer Mitglieder und erhöhtem öffentlichen Bewusstsein führte. Ich freue mich berichten zu können, dass Meinungsumfragen das Niveau der öffentlichen

Unterstützung bei 70 bis 95 Prozent ansetzen.

Die Schlacht ist jedoch bei weitem nicht geschlagen, und unsere Gespräche werden weitergeführt. Unser Ziel ist es, dass Schifffahrtsaktivitäten in unseren Gewässern und auf dem Festlandsockel einem Gesetz unterliegen, wonach alle Seeleute gemäß norwegischen Normen bezahlt werden müssen. Arbeit in Norwegen – Heuern nach unseren Bedingungen. Wir werden niemals aufgeben.



## Gewerkschaften fordern Seeschifffahrtsministerium in Chile

Am 28. Juni 2017 gehörte Kabotage zu den Diskussionsthemen, als ITF-Gewerkschaften für Seeleute und Fischereibeschäftigte in Chile an einem Seminar mit Senatoren und Mitgliedern der unteren Kammer des nationalpolitischen Kongresses teilnahmen, um die Notwendigkeit eines Seeschifffahrtsministeriums zu erörtern. Zu den Teilnehmer/innen zählten auch die Vertreter/innen einer Vielzahl chilenischer Schifffahrtsorganisationen wie der nationale Reederverband, der ehemalige Befehlshaber der chilenischen Marine, Schifffahrtsschulen und Regierungsberater/innen.

Als Seeleutegewerkschaften brachten wir unsere Sorge darüber zum Ausdruck, dass die Gesetzgebung im Hinblick auf wirtschaftliche statt soziale, arbeitsrechtliche oder umweltpolitische Aspekte verabschiedet werde. Alle maritimen Vertreter unterstützten die Beibehaltung der Kabotage für chilenische Seeleute und verpflichteten sich zur Abwehr jedes Versuchs, sowohl Fracht- als auch Passagierkabotage zu öffnen.

Die untere Kammer unseres Parlaments hat die Idee seitdem aufgegriffen, möchte jedoch anstelle eines Ministers einen Staatssekretär einsetzen. Also werden wir weiterkämpfen.

Unterdessen werden chilenische Staatsangehörige weiterhin auf Schiffen unter chilenischer Flagge dienen. Wollen ausländische Unternehmen in Chile tätig werden, wird man sie begrüßen – doch nur, wenn sie die gleichen Bestim-

mungen und das Steuersystem einhalten, welche für chilenische Schiffseigentümer gelten.

## Untersuchung zeigt Ausmaß der Kabotage

Deirdre Fitzpatrick, Geschäftsführerin von Seafarers' Rights International (SRI), präsentiert die einzigartigen Erkenntnisse einer weltweiten Untersuchung zu Kabotage.

Die Regulierung des maritimen Kabotagehandels ist oft umstritten und spiegelt die politischen, wirtschaftlichen und sozialen Prioritäten der Nationalregierungen wider. Die gewerkschaftlichen Argumente zum Schutz nationaler Arbeitsplätze sind eine Stimme, mit der man rechnen muss

In der Auseinandersetzung mit ihren Einlassungen müsste es hilfreich sein, den weltweiten Umfang der maritimen Kabotagebeschränkungen zu kennen. Dieser Aufgabe hat sich die ITF 2016 gestellt, als sie SRI beauftragte, eine weltweite Untersuchung der maritimen Kabotagegesetze durchzuführen, um feststellen zu können, wieviele Staaten ausländische Schiffe bei ihrem maritimen Kabotagehandel beschränken.

Zuvor lagen nur ein paar Studien über weltweite Gesetzgebung zur Regulierung maritimer Kabotage vor. Bereits 1991 war die maritime Verwaltung des US-Transport- und Verkehrsministeriums mit 56 Staaten in Verbindung getreten, um umfangreiche Informationen zu Beschränkungen im maritimen Kabotagehandel einzuholen. Die Befragung ergab, dass 47 der 53 Staaten, die an der Befragung teilnahmen, ausländische Aktivität in der maritimen Kabotage beschränkten. 2010 nutzte die Maritime Union of Australia diese Ergebnisse, um 35 Staaten mit Beschränkungen irgendeiner Form bei ausländischer Aktivität in der maritimen Kabotage zu untersuchen und die rechtlichen, wirtschaftlichen und politischen Aspekte der maritimen Kabotage zu lösen.

In den Jahren 2016 und 2017 führte SRI eine weltweite Untersuchung der maritimen Kabotagegesetze durch, beginnend mit 193 Mitgliedsstaaten der Vereinten Nationen. Binnenstaaten sowie Staaten mit nur einem Hafen wurden ausgeschlossen, sodass nachher 136 Staaten übrig blieben. In jedem dieser 136 Staaten nahmen wir Verbindung zu Rechtsanwält/innen auf. Die Befragung ergab, dass in 91 Staaten (fast 67 Prozent der Staaten mit zwei oder mehr Häfen) irgendeine Form von Beschränkung gegen ausländische Schiffe gilt, die innerhalb ihres maritimen Kabotagehandels betrieben werden. Hierbei handelt es sich um eine einzigartige Erkenntnis. ■



# ITF tritt für die Rechte thailändischer Fischereibesetzter ein

## Neues Kampagnenzentrum der ITF in Asien/ Pazifik soll gewerkschaftliche Macht aufbauen

Über ihre Gewerkschaften hat sich die ITF verpflichtet, Gewerkschaften aufzubauen sowie die zunehmende Macht der Konzerne und Ungleichheit anzufechten. Zu diesem Zweck hat die ITF ihre Region Asien/Pazifik neu strukturiert, um 'Kompetenzzentren' einzurichten.

Im Mittelpunkt des Kampagnenzentrums Asien/Pazifik in Sydney (Australien) werden stehen:

- *Aufbau und Anschluss starker, aktiver Gewerkschaften*
- *Entwicklung und Durchführung innovativer Kampagnen, die Bezahlung, Arbeitsbedingungen und Gewerkschaftsrechte für Verkehrsbeschäftigte verbessern, sowie*
- *Zügelung der Macht der Konzerne.*

Das Zentrum wird gewerkschaftliche Macht und Kapazität durch die Vereinigung und Aktivierung von Arbeitnehmer/innen über globale Arbeitsplätze hinweg aufbauen und erfolgreiche Kampagnenverfahren entwickeln, die quer durch die ITF geteilt werden können.

In der thailändischen Fischereiwirtschaft wird zum Beispiel

eine detaillierte Konzern- und Branchenforschung die öffentliche Kampagne der ITF unterrichten. Die Arbeit wird dadurch untermauert, dass Einzelhändler und andere Unternehmen aufgerufen werden, die Doppelmoral in ihren Lieferketten zu beenden und Verhaltensregeln am Arbeitsplatz sowie Verpflichtungszusagen auf Arbeitnehmerinitiativen für Fischereibeschäftigte auszudehnen.

Während des Jahres 2018 wird man sich im Zentrum auf die Abstimmung der Arbeit mit den anderen ITF-Sektionen, -Abteilungen und -Regionen konzentrieren. Man plant den Aufbau eines globalen Netzwerks von Aktivisten, die bereit sind, sich an Unterstützungsmaßnahmen für die Kampagnen des Zentrums und die von Mitgliedsgewerkschaften zu beteiligen. Letztendlich ist es das Ziel des Zentrums, eine Organisations- und Kampagnendrehzscheibe für ITF-Mitgliedsgewerkschaften und andere Gewerkschaften, deren internationale Dachverbände sowie andere Organisationen zu sein, die sich für den Machtaufbau von Arbeitnehmer/innen engagieren.

**Bei Thailand handelt es sich um das wichtigste Land für die Thunfischindustrie, mit Hunderttausenden von Fischereibeschäftigten und Verarbeitern von Meeresfrüchten aus Kambodscha, Myanmar und Thailand, die in die Lieferkette eingebunden sind. Die meisten haben keine Gewerkschaftsrechte in Thailand, sagt Shannon O'Keeffe, ITF-Kampagnenbeauftragte für den Südpazifik, und die ITF ist entschlossen, dies zu ändern**

Im April 2017 nahm die ITF ihre Kampagne für südasianische Fischereibeschäftigte über ihr Büro in Sydney (Australien) wieder auf, indem sie in Songkhla (Thailand) ein Team für die gewerkschaftliche Organisation von Beschäftigten aufstellte. Jetzt ist die ITF die Hauptstimme für Fischereibeschäftigte in Thailand.

Unsere Aufgabe besteht darin, modellhafte Praktiken für Kampagnen und Gewerkschaften aufzustellen, die regionsweit exportiert werden können, um die Machtstruktur in dieser Branche dynamisch zu ändern. Unsere langfristige Planung beinhaltet den Aufbau einer demokratischen, nachhaltigen Gewerkschaft für Fischereibeschäftigte, die als Regionalmodell dienen könnte, beginnend mit Thailand.

Schon jetzt hat die ITF bei der Planung und Durchführung von drei Arbeitnehmer-Schulungen (eine in Chonburi und zwei in Songkhla) für mehr als 100 Beschäftigte in der Fischereiwirtschaft und in der Verarbeitung von Meeresfrüchten geholfen. Ziel ist es, die mehrheitlich aus Myanmar und Kambodscha stammenden Arbeitsmigranten über ihre Rechte, Gewerkschaften, Berichterstattung über Zwischenfälle sowie Verfolgung von Problemen am Arbeitsplatz zu unterrichten.

Wir haben auch eng mit Stella Maris, der State Enterprises Workers' Relations Confederation (SERC) und dem Migrant Workers Rights Network (MWRN) zusammengearbeitet, um die Schulungen mit unserem gewerkschaftlichen Organisationsprogramm in Einklang zu bringen. Die Schulungen haben dazu beigetragen, mögliche zukünftige Führungskräfte für die Organisation von Kampagnen zu identifizieren. Die ITF-Organisationsbeauftragten werden weiterhin mit der IAO, Stella Maris, dem Thai Labour Solidarity Committee (TLSC), der SERC und dem Solidaritätszentrum zusammenarbeiten, um weitere potentielle Führungskräfte zu erkennen und Kapazitäten zu entwickeln.

Im Juli unterzeichneten der Hersteller von Fisch- und Meeresfrüchteprodukten Thai Union und Greenpeace einen wichtigen Vertrag, der zur Verbesserung der Arbeits- und Umweltnormen verpflichtet. Dies wird dazu beitragen, dass die im Schatten agierenden Lieferanten – die illegal fischen und gegen Arbeitnehmer/innenrechte verstoßen – künftig nicht mehr Teil der Lieferkette des Unternehmens sein werden. Es werden darin auch wesentliche Fortschritte erzielt, die Umweltbelastung einiger schrecklicher Fischereipraktiken zu begrenzen, die Menge ethisch unbedenklicher Meeres-

früchte auf den Hauptabsatzmärkten zu erhöhen sowie Verstöße gegen Menschen- und Gewerkschaftsrechte über die gesamte Lieferkette von Thai Union zu beschränken. Thai Union hat ebenfalls zugestimmt, über ihre gesamte Lieferkette – einschließlich der Arbeitsmigranten – die Rechte aller Arbeitnehmer/innen auf Vereinigungsfreiheit und Kollektivverhandlungen zu unterstützen.

Hinter den Kulissen half die ITF Greenpeace bei den Vertragsverhandlungen, indem sie mit dessen Team die Verhandlungsstrategie sowie die Ausdrucksweise für die Vertragsabschnitte zu Arbeitsnormen und Verhaltensgrundsätzen für Schiffe beriet.

Wir sind vorsichtig optimistisch, dass dieser Vertrag ein wirksames Modell für die gesamte Fischereiwirtschaft sein könnte. Doch die ITF-Kampagne wird Thai Union für die Einhaltung und Umsetzung des Vertrags zur Rechenschaft ziehen, und wir beschleunigen unsere Organisation vor Ort. ■

# ITF begrüßt starke IAO-Reaktion zu thailändischen Fischereibesetzten

Jonny Hansen, Vorsitzender der ITF-Sektion Fischereiwirtschaft, begrüßt die IAO-Entscheidung zum Versäumnis der thailändischen Regierung, Fischereibesetzten vor Zwangsarbeit zu schützen

Im Februar 2016 legten die ITF und der Internationale Gewerkschaftsbund (IGB) dem Verwaltungsrat der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) eine Anklage gegen die thailändische Regierung vor. Sie warfen ihr Versäumnisse bei der Umsetzung und Durchsetzung des rechtlichen Rahmens zum Schutz von thailändischen Fischereibesetzten und Arbeitsmigranten im Fischereisektor vor, was einen Verstoß gegen das IAO-Übereinkommen 29 zur Zwangsarbeit darstellt. Am 28. März 2017 traf der IAO-Verwaltungsrat seine Entscheidung. Besonders begrüßt werden von uns die folgenden Feststellungen und Empfehlungen:

- Die thailändische Regierung wird aufgefordert, mit den Regierungen in den Heimatländern der Arbeitsmigranten zusammenzuarbeiten, um die Nutzung von Personalvermittlern zu regulieren.
- Man erwartet von der Regierung, dass die in Menschenhandel verwickelten Beamten zwingend strafrechtlich verfolgt und wirksame Sanktionen verhängt werden.
- Die Regierung wird aufgefordert Maßnahmen einzuleiten, welche die weitverbreitete Beschlagnahme von Ausweispapieren durch Arbeitgeber gesetzlich verbietet, Verstöße dagegen untersucht und die Verantwortlichen bestraft.
- Die Regierung wird aufgefordert, die Kapazitäten der Arbeitsinspektor/innen zu stärken, intensivere Schulungen über die Aufdeckung

von Zwangsarbeit anzubieten, Stichprobenkontrollen einzuführen und weitere Inspektor/innen einzustellen, die die Sprachen der Arbeitsmigranten beherrschen.

Dies sind entscheidende Aspekte, um wirkliche Veränderungen für die unzähligen Arbeitsmigranten im Fischereisektor zu erreichen, die in Zwangsarbeit, Menschenhandel, erbärmlichen Arbeitsbedingungen und körperlicher Misshandlung gefangen sind. Fischereibesetzten werden noch zusätzlichen Schutz erhalten, wenn Thailand das Protokoll zur Zwangsarbeit und das Übereinkommen 188 zur Arbeit in der Fischereiwirtschaft ratifiziert und durchsetzt. Wir werden also die Regierung weiterhin zum Handeln drängen. ■

## Arbeitsmigranten im irischen Fischereisektor mit legalisierter Sklaverei konfrontiert

Das System, das Arbeitsmigranten im irischen Fischereisektor schützen sollte, hat die Sklaverei legalisiert, so Ken Fleming, ITF-Koordinator für Großbritannien & Irland. Er verspricht, den Druck für Veränderungen aufrechtzuerhalten

The ITF zeigt sich entsetzt darüber, dass – fast zwei Jahre, nachdem die Tageszeitung *The Guardian* die weitverbreitete Ausbeutung von Arbeitsmigranten in der irischen Fischereiwirtschaft aufgedeckt hat – das System, welches zum Schutz der Fischereibesetzten eingerichtet wurde, sie auf fahrlässige Weise im Stich lässt.

Die Regierung reagierte schnell auf den Artikel im *Guardian* und richtete eine hochrangige Arbeitsgruppe ein, um Beweise der ITF und Anderer in der Branche anzuhören. Wir begrüßten die Anfang 2016 vorgelegten Vorschläge der Arbeitsgruppe für ein neues Arbeitserlaubnisystem, das die Ausbeutung stoppen sollte, warnten jedoch, dass die vorgeschlagenen Arbeitserlaubnisse ohne wirksame

Überwachung und Durchsetzung wertlos sein würden.

Durch das ganze Jahr hindurch gaben wir unserem wachsenden Bedenken Ausdruck. Im Rahmen von regierungsseitigen Inspektionen wurde festgestellt, dass ein Viertel der Arbeitsmigranten in der Fischerei vom System gar nicht erfasst wurden und Bootseigner die Regelung nutzten, um von einem Beteiligungssystem bei der Bezahlung ihrer Besatzungsmitglieder zum Mindestlohn zu wechseln.

Im Februar 2017 nahmen 68 Arbeitsmigranten im Fischereisektor an einer ITF-Veranstaltung teil. Mehrere berichteten, unterbezahlt und überarbeitet zu sein, mit Klagen über 100-stündige Arbeitswochen und unzureichender Ruhezeiten.

Die Beweislage für das Versagen des Systems war überwältigend. Die ITF verlangte sofortige Maßnahmen, um dem Missbrauch ein Ende zu setzen und forderte eine Aufenthaltserlaubnis für alle undokumentierten Arbeitsmigranten in der irischen Fischereiwirtschaft.

In unserer Aussage vor dem irischen Parlamentsausschuss, der im Juli 2017 die Ausbeutung von Arbeitsmigranten in der Fischereiwirtschaft untersuchte, erklärten wir, das Erlaubnisystem habe die Sklaverei legalisiert. Wir forderten eine Generalüberholung der Branche, um nationale, europäische und internationale rechtliche Verpflichtungen zu erfüllen. Das haben wir mit einem ITF-Sonderbericht über die Bedingungen und Missstände, denen ausländische Besatzungen in der irischen

Fischereiflotte ausgesetzt sind, untermauert.

Die ITF verlangt:

- ein Moratorium bei Erlaubnissen für ausländische Fischereibesetzten;
- ein Wegfall der Ausnahmeregelung vom Genehmigungssystem für Schiffe unter 15 Metern (was für über 80 Prozent der Flotte gilt); sowie
- die Entkopplung der Erlaubnisse von einem einzigen bestimmten Arbeitgeber auf den Fischereibesetzten. ■

### Ken Fleming erhält Preis für soziale Gerechtigkeit

In Anerkennung seines Einsatzes für die Aufdeckung von Arbeitsmissständen im maritimen Sektor wurde Ken Fleming der 'Spirit of Mother Jones'-Preis verliehen.

"Ken Fleming ist bereit gewesen, das offizielle Schweigen zur unverhohlenen Ausbeutung vieler Seeleute und Arbeitsmigranten im Fischereisektor in Irland und Großbritannien anzuprangern. Er ist ein unerschrockener, leidenschaftlicher und entschlossener Verteidiger der Beschäftigten, denen ihre Rechte vorenthalten wurden...", so James Nolan vom Preis-Komitee.

## ITF-Hafenbeschäftigte fordern globale Terminalbetreiber auf, 'Global Compact' der UNO zu übernehmen

Die Unterzeichnung des Globalen Pakts der Vereinten Nationen würde lediglich bedeuten, dass für Hafenbeschäftigte unabhängig von ihrem Arbeitsort die gleichen Mindestnormen zu Gesundheit und Sicherheit sowie Gewerkschaftsrechten gelten. Warum wird er dann nicht von den globalen Terminalbetreibern übernommen, fragt Nigel Venes, stellvertretender Sekretär der ITF-Sektion Häfen



Bei menschenwürdiger Arbeit handelt es sich um einen Eckpfeiler der Gewerkschaftsbewegung. Tagtäglich setzen wir uns dafür ein, dass Unternehmen die Arbeitsnormen in ihrem eigenen Betrieb und über ihre gesamten Lieferketten hinweg einhalten, alle Beschäftigten mit Respekt behandeln sowie produktive, sichere Arbeitsplätze in einem geschützten Umfeld schaffen.

Es handelt sich nicht gerade um Zauberei, wenn man weiß, dass es sowohl förderlich für die Arbeitnehmer als auch für die Grundlage des Unternehmens ist, Beschäftigte gut zu behandeln und ihre hart erkämpften Rechte zu Vereinigungsfreiheit (das Recht auf Mitgliedschaft und Mitwirkung in einer Gewerkschaft, ohne Schikanie und Einflussnahme durch den Arbeitgeber) und Kollektivverhandlungen zu respektieren.

Mit der Einführung ihres "Global Compact" wollte die UNO verantwortungsbewusste Geschäftspraktiken fördern. Der Pakt enthält 10 Prinzipien unter den Überschriften Menschenrechte, Arbeit, Umwelt und Antikorruption. Davon erscheinen vier unter der Überschrift "Arbeit". Sie werden von der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) verfochten und sind auf alle Häfen anzuwenden:

- Unternehmen sollen die Vereinigungsfreiheit und die wirksame Anerkennung des Rechts auf Kollektivverhandlungen wahren (Prinzip 3)
- Die Beseitigung aller Formen der Zwangsarbeit (Prinzip 4)
- Die wirksame Abschaffung der Kinderarbeit (Prinzip 5) – Kinderarbeit in Häfen? Ja, schockierenderweise kommt das vor.
- Die Beseitigung der Diskriminierung bei Anstellung und Beschäftigung (Prinzip 6).

Die meisten führenden multinationalen Arbeitgeber haben den Pakt unterzeichnet, doch nur ein globaler Hafenbetreiber – APMT, Teil der Maersk-Gruppe – gehört dazu.

Warum schrecken die anderen großen Terminalbetreiber wie DP World, HPH, COSCO und PSA davor zurück, sich öffentlich zu übergreifenden Mindestnormen in Bezug auf Menschenrechte, Zwangsarbeit und Diskriminierung in jeder geschäftlichen Tätigkeit überall auf der Welt zu bekennen? Haben sie etwas zu verbergen?

Im Juni 2017 hat die ITF eine globale Allianz aus 17 Gewerkschaften der Hafenbeschäftigten gebildet, die in den DP-World-Terminals ansässig sind, um sie bei der Zusammenarbeit in wichtigen Fragen zu unterstützen. Sie vereinbarten, eine einheitliche Reihe von Mindestnormen anstreben zu wollen, welche auf alle Beschäftigten weltweit anzuwenden sind – egal, ob in Indien, Kanada, Peru oder Australien.

Einige unserer Gewerkschaften haben uns Informationen vorgelegt, wonach Arbeitgeber gewerkschaftsfeindliche Taktiken anwenden oder gelbe Gewerkschaften gründen, um gegen sie anzutreten. Darüber hinaus betreiben sie Wettbewerb und Unternehmenswachstum auf der Basis von Ausbeutung und Abbau der Rechte von Hafenbeschäftigten. Die ITF wird diese Ausbeutung nicht tolerieren und wird sich gemeinsam mit unseren Gewerkschaften für sinnvolle Verhandlungen und Dialog mit Hafenarbeitgebern einsetzen, um diese Verstöße zu beenden.

Die Hafenbeschäftigten bei DP World fordern ihren Arbeitgeber auf, den Globalen Pakt der UNO zu unterzeichnen. DP World muss ein öffentliches Bekenntnis zu menschenwürdiger Gesundheits- und Sicherheitspolitik und -praktiken, gerechten Anstellungskriterien für direkte und indirekte Arbeitnehmer/innen sowie Respekt für die Ansichten ihrer Beschäftigten durch Vereinigungsfreiheit und Kollektivverhandlungen ablegen. ■

Podcast der Hafenbeschäftigten unter [www.thedockerpodcast.libsyn.com](http://www.thedockerpodcast.libsyn.com) verfolgen.

# Aufruf an alle Seeleute: Mitreden bei Genderfragen auf See

“Obwohl sich im vergangenen Jahrzehnt immer mehr Frauen für die Seeschifffahrt interessiert haben, ist die Anzahl der weiblichen Seeoffiziere im Vergleich zu den Tausenden männlichen Offizieren, die jedes Jahr eingestellt werden, mikroskopisch klein geblieben. Untersuchungen der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) und der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) zufolge stellen Frauen nur zwei Prozent der Seeleute auf der ganzen Welt dar.”

Tangi, Public Policy 2016



**Kim Rojas, Beauftragte für das ITF-Projekt zur Beendigung der Gewalt gegen weibliche Verkehrsbeschäftigte, fordert alle Seeleute auf, an einer ITF-Erhebung teilzunehmen, um einen globalen Überblick über die Geschlechter(un)gleichheit auf See zu schaffen und somit gewerkschaftliche Maßnahmen zur Bewirkung von Veränderungen zu unterstützen**

**Wir wissen alle, dass die Anzahl der Frauen gering und die Anzahl der Frauen in hochrangigen Positionen ‘mikroskopisch’ ist, doch welche Auswirkungen hat das auf Beschäftigte und auf deinen Arbeitsplatz?**

Um diese Frage zu beantworten, führt die ITF eine Studie zur Gleichstellung durch und ist auf deine Antworten angewiesen.

Deine Antworten auf die Forschungsfragen werden uns und unsere Gewerkschaften mit wertvollen Aussagen versorgen. Wir können dies zum Beispiel verwenden, um wichtige Branchenthemen wie diskriminierende obligatorische Schwangerschaftstests für Seeleute sowie Diskriminierung bei der Einstellung von weiblichen Schifffahrtsabsolventen anzufechten.

Die Antworten werden uns auch helfen, weltweit Beweise von Gewalt am Arbeitsplatz im Verkehrssektor zu sammeln, um unseren Kampf für den neuen internationalen Gesetzentwurf zu Gewalt und Belästigung gegen Frauen und Männer in der Arbeitswelt zu stärken.

Mit deiner Hilfe können wir die größte Anzahl von Arbeitnehmer/innen und Gewerkschaftsvertreter/innen bzw. -Funktionär/innen an unterschiedlichsten Arbeitsplätzen erreichen und eine starke Forschungsarbeit vorlegen, die der Gewerkschaftskampagne für uns alle zugutekommen wird.

Die Umfrage ist freiwillig und leicht auszufüllen. Meist antwortet man durch Ankreuzen der Kästchen – möglich ist sogar das Ausfüllen auf

einem Mobiltelefon (obwohl es dann in einem Rutsch geschehen muss). PDFs stehen zur Verfügung, sodass du die Fragen einsehen und abwägen kannst, bevor du mit der Online-Erhebung beginnst.

Darüber hinaus ist die Umfrage anonym, sodass du deine Fragen abgeben kannst, ohne befürchten zu müssen, dass jemand Einsicht nehmen kann.

Die Studie ist in zwei Teile gegliedert: ein Fragebogen für Beschäftigte, der uns bei der Identifizierung von Arbeitgeberpolitik und -praktiken helfen soll, sowie ein zusätzlicher Fragebogen für Gewerkschaften, durch die wir die Gleichberechtigungsprioritäten der Gewerkschaften erkennen können.

Die Erhebung für Arbeitnehmer/innen enthält Fragen zu:

- deiner Tätigkeit (anonymisiert);
- den geltenden Grundsätzen und Verfahren deines Arbeitgebers zu Chancengleichheit, darunter Zugang zu Schulung und Beförderung, sowie zu Gewalt am Arbeitsplatz, darunter sexuelle Gewalt und sexuelle Belästigung; und
- deinen Arbeitsbedingungen im Hinblick auf Tätigkeiten und Renten, Einstellung und Erscheinungsbild. ■

**Melde dich zu Wort und fülle die ITF-Erhebung zur Gleichstellung aus unter: <https://goo.gl/63IL6g>**

# BURMESE COWBOY

## THE SHWE TUN AUNG STORY



## Die Geschichte Shwe Tun Aungs – eine Inspiration

**Peter Lahay, ITF-Koordinator für Kanada, rezensiert**  
**“Burmese Cowboy: The Shwe Tun Aung Story”**  
**(Burmesischer Cowboy: Die Geschichte Shwe Tun Aungs)**

**Als ITF-Inspektor/innen wissen wir, dass für jeden Seefahrer irgendwann der Moment kommt.**

Du wirst verletzt, doch man verweigert dir medizinische Versorgung. Oder die Lebensmittel werden knapp. Deine Heuern sind in Verzug oder werden überhaupt nicht gezahlt, und deine Angehörigen zuhause erhalten ihre Zuteilungen nicht. Du wirst angewiesen, unsichere Arbeiten zu verrichten.

Und du wirst vor eine schwierige Wahl gestellt: Tust du das Richtige und trittst für dich und deine Kolleg/innen ein, wohlwissend, dass du vielleicht den Preis dafür bezahlen musst?

‘Burmese Cowboy: The Shwe Tun Aung Story’ ist ein Film über einen legendären Seemann, der sich dafür entschied, seine Ängste beiseite zu legen und für seine Besatzung einzutreten – und über die weltweite Solidarität, die ihm die ITF auf Schritt und Tritt bot.

1998 heuerte Shwe auf der *Great Concert* an, einem Billigflaggenschiff. Vier Monate lang erhielt die Crew keine Heuern. Als die Vorräte knapp wurden, lebten sie von der Reisladung. Als sie schließlich Kurs auf einen Hafen in Brasilien nahmen, beschloss Shwe, mit der ITF in Verbindung zu treten. Die restlichen Besatzungsmitglieder fürchteten um ihre Arbeitsplätze und ihre Ange-

hörigen, also stand Shwe ganz alleine für sie da. Und er gewann.

Der Film zeichnet die manchmal schmerzliche Geschichte der Ängste, Bedrohungen und Härten nach, die Shwe – dem zunächst die Heimkehr untersagt wurde – zu einer internationalen Familie, einem Arbeitsplatz als ITF-Inspektor in Houston und schließlich zum Triumph einer Rückkehr nach Myanmar führte, wo er weltweiten Beifall für seine Rolle bei der Gründung einer neuen Seeleutegewerkschaft, der International Federation of Myanmar Seafarers (IFOMS) erhielt.

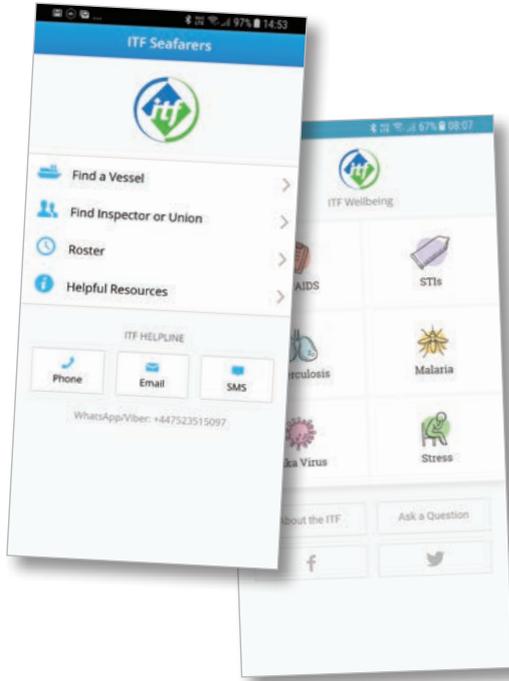
Shwes Geschichte schließt mit der glücklichsten aller Enden: der offenen, demokratischen, arbeitnehmerorientierten IFOMS. Shwe entschied sich, das Richtige zu tun, ergriff die Hand, die ihm rund um die Welt von Seeleute-Kolleg/innen gereicht wurde, und gab seinen Landsleuten die Chance, das oberste Ziel für uns alle zu erfahren: die Möglichkeit, kollektiv ihre Interessen wahrzunehmen. Dafür gilt er in Myanmar als Legende und für alle Seeleute weltweit als kämpferisches Vorbild.

Lass’ dich inspirieren. Seh’ dir diesen Film an. ■

‘Burmese Cowboy: The Shwe Tun Aung Story’ auf YouTube unter <https://goo.gl/hczK8m>



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



## ITF Seafarers (Seeleute)

- Informationen über dein Schiff
- Was eine Gewerkschaft für dich tun kann
- Hilfe in Krisensituationen erhalten
- Mit der ITF Verbindung aufnehmen

## ITF Wellbeing (Wohlbefinden)

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

### Aktuelle Informationen und Ratschläge:

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

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



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

- Die neuesten Nachrichten verfolgen und kommentieren, unter **#itfseafarers** auf **Twitter**
- Mit ITF- und Gewerkschaftsnachrichten unter **@ITFglobalunion** auf Twitter sowie unter [www.facebook.com/ITFseafarerssupport](http://www.facebook.com/ITFseafarerssupport) Schritt halten

## Laschen im Hafen ist Sache der Hafenbeschäftigten

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

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

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

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