



Seeleute- Bulletin

German | Nr. 34/2020

Internationale Transportarbeiter-Föderation

B

SCHLAGLICHT AUF

MISSBRÄUCHE BEI

BLUMENTHAL

In dieser Ausgabe:

Kriminalisierung: deine Rechte

Netzwerke verstärken Hilfe für Seeleute

Leitfaden mit Hilfsangeboten zum Heraustrennen



Inhalt

4
Billigflaggen-
kampagne

5-10
Leben auf See

11-13
Gewerkschaften

14-16
Kriminalisierung

17-18
MLC

**Herausnehmbarer
Leitfaden**

Acht Seiten
Kontakt Daten und
Ratschläge

19
Internationale
Arbeits-
organisation
(IAO)

20
Im Profil:
Lena Dyring,
(NSF, Norwegen)

21
Gefahren-
gebiete

22-24
Im Profil:
Inspektorat
der ITF

25
Branchen-
entwicklungen

26-27
Gesundheit und
Wohlbefinden

28-29
ITF Arabische
Welt & Iran

30
Aus dem
Blickwinkel
einer
Seefahrerin

31
Hafen-
beschäftigte

32-33
Fischerei-
beschäftigte

34-35
ITF-
Wohltätigkeits-
stiftung für
Seeleute

Bei der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) handelt es sich um einen internationalen Gewerkschaftsdachverband von Verkehrsgewerkschaften, der um die 18,5 Millionen Beschäftigte in der Verkehrswirtschaft in fast 670 Gewerkschaften in 150 Ländern vertritt, darunter mehr als 910.000 Seeleute. Sie gliedert sich in acht Fachsektionen auf: Seeleute, Fischereiwirtschaft, Binnenschifffahrt, Häfen, Eisenbahn, Straßentransport, Zivilluftfahrt und Fremdenverkehrsdienste.

Die ITF vertritt Arbeitnehmer*innen im Verkehrssektor auf weltweiter Ebene und fördert ihre Interessen durch globale Kampagnen und Solidarität. Weltweit arbeiten in den Häfen 140 Inspektor*innen und Kontaktpersonen für die ITF.

ITF-SEELEUTE-BULLETIN Nr.34/2020

Von der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF), 49-60 Borough Road, London SE1 1DR, Großbritannien, im Jahr 2020 veröffentlicht. Weitere Exemplare des Seeleute-Bulletins (in englischer, arabischer, burmesischer, chinesischer, deutscher, indonesischer, japanischer, russischer, spanischer und türkischer Sprache) sind bei der ITF unter obiger Adresse erhältlich. Darüber hinaus können PDFs unter www.itfglobal.org/en/reports-publications/seafarers-bulletin heruntergeladen werden.

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

Willkommen



Wir begrüßen euch zum Seeleute-Bulletin, einer Zeitschrift, welche die Gemeinschaft von Seeleuten, Fischerei- und Hafenbeschäftigten darin unterstützen will, sich ihrer Rechte am Arbeitsplatz bewusst zu sein und zu wissen, an wen man sich bei Schwierigkeiten wenden kann.

Wir erläutern die historische neue internationale Gesetzgebung zu Gewalt und Belästigung am Arbeitsplatz, welche das Arbeitsumfeld für alle Beschäftigten in der Seeschifffahrt sicherer und stressfreier gestalten dürfte.

Unsere Titelgeschichte behandelt die zielgerichtete Kampagne der ITF gegen den deutschen Reeder Blumenthal – einen Serientäter in Sachen Missbrauch von Seeleuterechten – und den Einsatz von sozialen Netzwerken zur Verstärkung unserer Maßnahmen gegen das Unternehmen.

Wir beschäftigen uns mit den Risiken, denen sich Seeleute ausgesetzt sehen, als Sündenbock bei strafrechtlichen Ermittlungen herhalten zu müssen, wenn ihr Schiff in einen Unfall verwickelt oder Schmuggelware an Bord entdeckt wurde. Die schreckliche Erfahrung des ukrainischen Kapitäns Gennadiy Gavrylov geben wir weiter und beraten, was zu tun ist, wenn man sich mit strafrechtlichen Vorwürfen konfrontiert sieht.

Im Abschnitt "Leben auf See" werden die Erfolge unserer Inspektor*innen, Gewerkschaften und Anderer bei der Er kämpfung besserer Bedingungen an Bord, beim Eintreiben geschuldeter Heuern sowie bei der Heimschaffung sich selbst überlassener Seeleute herausgestellt.

Ich freue mich, unsere neuesten Inspektor*innen vorstellen zu dürfen und von unseren wachsenden regionalen Kontaktnetzwerken berichten zu können, welche unsere Möglichkeiten stärken, neue Häfen zu erreichen und zunehmende Hilferufe zu bewältigen. Auch haben wir einige gute Nachrichten aus unserer Region Arabische Welt und Iran.

Über das hohe Risiko psychischer Gesundheitsprobleme bei Seeleuten wird auf den Seiten über Gesundheit und Wohlbefinden sowie über die ITF-Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute berichtet, neben Bemühungen der ITF und ihrer Gewerkschaften, Veränderungen in der Branche zu bewirken.

Wir führen ein Interview mit Lena Dyring von der Seeleutegewerkschaft Norsk Sjømannsforbund in Norwegen, und eine Kadettin berichtet von ihren ersten Erfahrungen an Bord.

Ratschläge zur Vermeidung von Anwerbebetrug und zu Heuerverträgen sind in unserem achtseitigen Auszug zu finden, der auch Möglichkeiten zur Kontaktaufnahme mit ITF-Inspektor*innen aufzeigt.

Du bist stärker in einer ITF-Gewerkschaft; bitte schließe dich uns an.

Stephen Cotton

ITF-Generalsekretär

Die ITF-Billigflaggenkampagne in Zahlen (2019)

ITF-Inspektionen

(bei Redaktionsschluss)

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



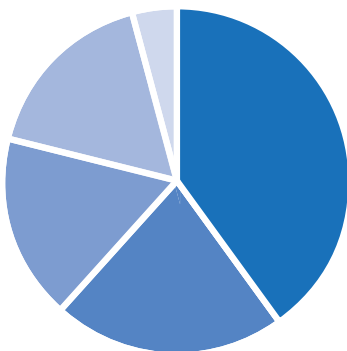
Gesamtsumme begetriebener Heuern

(bei Redaktionsschluss)



Die im Rahmen von ITF-Inspektionen angetroffenen fünf größten Problem-bereiche

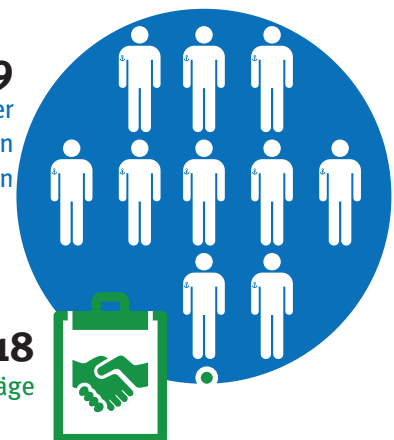
(bei Redaktionsschluss)



ITF-Verträgen unterliegende Schiffe und Seeleute

(bei Redaktionsschluss)

311.489
Gesamtzahl der Seeleute, die Verträgen unterliegen



12.818
Gesamtzahl der Verträge

Nachrichten vor Ort



“Nach 13 Monaten kehren wir nach Hause zurück. Dank der ITF sowie besonderen Dank an Mohamed Arrachedi and Kapitän Majed (ITF-Kontaktperson im Hafen von Sfax) für die Unterstützung. Wir kehren mitsamt unseren Heuern nach Hause zurück. Vielen herzlichen Dank.”

Ein Seemann der *Qaaswa* vor dem Rückflug in die Heimat

Besatzung der *Qaaswa* nach 13-monatigem Martyrium heimgeschafft

Die Heimschaffung der *Qaaswa*-Besatzungsmitglieder, nachdem man sie 13 Monate lang sich selbst überlassen hatte, ist die jüngste Entwicklung in einem der notorischsten Fällen von Zurücklassung, die ihm je untergekommen ist, so Mohamed Arrachedi, ITF-Inspektor und -Kordinator des Kontaktnetzwerkes für die Arabische Welt und Iran

Nachdem sie vor dem Hafen von Sfax in Tunesien ohne Heuern, Verpflegung oder Treibstoff ausgesetzt worden waren, flog die Besatzung an Bord der *Qaaswa* am 31. Mai 2019 endlich nach Hause.

Jeder der 12 Seeleute aus Indien, Bangladesch, Pakistan und Myanmar kehrte mit Tausenden von Dollarn unbezahlter Heuern für die acht geschuldeten Monate in die Heimat zurück – insgesamt waren es USD130.952.

Ermöglicht wurde die Heimführung ausschließlich aufgrund der Zusammenarbeit und Unterstützung der der ITF angeschlossenen Gewerkschaft Fédération Nationale des Transports/UGTT und des Bundesverkehrsamtes der Vereinigten Arabische Emirate während dieser langen, schwierigen Monate.

In den vergangenen drei Jahren war dies die dritte Besatzung an Bord des Tankers unter VAE-Flagge, der die ITF erfolgreich zur Heimreise verhelfen konnte, nachdem sie von Alco Shipping Services auf See zurückgelassen wurden. Während die Besatzungsmitglieder und ihre Familien leiden mussten, konnte Alco Shipping Services ungestraft agieren.

Die Praktiken von Alco Shipping Services haben in einer modernen Seeschiffahrtsindustrie nichts zu suchen. Kein*e Seefahrer*in sollte solche schrecklichen Erfahrungen durchmachen müssen.

Bei der Zurücklassung von Seeleuten handelt es sich um ein Krebsgeschwür des maritimen Wirtschaftszweigs, an dessen Ausrottung alle Akteure dieser Industrie zusammenarbeiten müssen. ■

ITF nimmt Blumenthal wegen anhaltender Ausbeutung von Seeleuten ins Visier

Johann M. K. Blumenthal aus Hamburg ist eine alte und traditionsreiche deutsche Reederei. Leider, so ITF-Inspektor Sven Hemme, ist sie auch für eine andere Tradition bekannt: Gewerkschaftsfeindlichkeit und Behandlung ihrer Seeleute wie Sklaven. Hier berichtet er über die von ihm geführte, zielgerichtete ITF-Kampagne gegen die andauernde Verletzung von Arbeitsrechten durch Blumenthal



Blumenthal besitzt 30 Billigflaggenschiffe – 19 unter der Flagge Liberias und 11 unter der Flagge der Cayman-Inseln. Ihre Chartervertragsklauseln verbieten routinemäßig den Abschluss von Tarifverträgen und enthalten oft Klauseln, die es Charterern untersagen, ihre Schiffe in Häfen und Staaten mit starker ITF-Präsenz einzusetzen.

Kurz bevor ITF-Inspektor*innen an Bord ihrer Schiffe gehen, "bittet" Blumenthal ihre Besatzungen, Erklärungen zu unterschreiben, dass sie glücklich sind und keinen Kontakt mit der ITF oder ihrer Gewerkschaften wünschen. In einigen Fällen enthalten diese Erklärungen die Androhung rechtlicher Maßnahmen gegen gewerkschaftliches Eingreifen.

Dieser psychische Druck erzeugt ein Klima der Angst bei den Seeleuten an Bord: Angst, dass sie keinen neuen Arbeitsvertrag bekommen sowie Angst vor anderen Androhungen gegen sie oder sogar gegen ihre Familien.

Die ITF hat sich mit unzähligen Fällen auf Blumenthal-Schiffen auseinandergesetzt. Die zielgerichtete Aktionskampagne des ITF-Inspektor*innenteams gegen die Reederei folgte dem Festhalten des in Liberia registrierten Massengutschiffs *Anna-Elisabeth* im März 2019 in Australien, nachdem die Besatzung sich über unzureichende Verpflegung, verspätete und zurückgehaltene Heuern, Schikanierung an Bord sowie Verweigerung des Landgangs beschwert hatte.

Im Verlauf der Kampagne entdeckten wir weitere vernichtende Beweise dafür, dass eine solche Misshandlung und Einschüchterung von Seeleuten sich systematisch über die weltweite Blumenthal-Flotte erstreckt.

Schauen wir uns die unter Liberia-Flagge fahrende *Lita* an. Während das Schiff im Mai 2019 nahe brasilianischen Gewässern vor Anker lag, hatte die Besatzung mit der ITF Verbindung aufgenommen und berichtet, dass sie gezwungen waren, mithilfe von Planen Regenwasser zu sammeln, um ausreichende Wasservorräte zu sichern.

Alarmiert durch die Beschwerde eines Seemanns gingen Beamte der belgischen Hafenstaatenkontrolle am 1. Juli 2019 an Bord der *Lita* und entdeckten 35 Mängel in den Bereichen Sicherheit und Arbeitsbedingungen.

Dazu zählten gravierende Verstöße wie nicht funktionierende Notfallsbeleuchtung, unbrauchbare Rettungsmittel, unzureichende Brandschutzausbildung der Besatzungsmitglieder sowie allgemeine Fragen der Sicherheitsvorschriften und -verfahren an Bord. Darüber hinaus entdeckten die Inspektoren eine Reihe von Strukturproblemen wie rostige, unsichere und beschädigte Türen. Die ordnungsgemäße Instandhaltung der Schiffsausrüstung ist ebenso wichtig wie die ordentliche Behandlung von Seeleuten – ein Versagen kann in beiden Fällen zu schwerwiegenden Unfällen führen. Die *Lita* wurde von der Hafenstaatenkontrolle festgehalten und erst acht Tage später freigelassen. Bei einer

Nachkontrolle am 23. August in Antwerpen (Belgien) wurden jedoch neun verbliebene Mängel festgestellt.

Im Rahmen der Kampagne wurde die Flotte der Reederei in Häfen rund um die Welt von ITF-Inspektor*innen und -Kontaktpersonen inspiziert und geprüft, um das Wohlergehen der Besatzungen sicherzustellen. Man überprüfte, ob die Besatzungsmitglieder ihre ordnungsgemäßen Heuern erhielten, ob sie angemessen verpflegt wurden und ob alle ihre Rechte gewahrt wurden. Die Gewährleistung der Rechte von Seeleuten, die an Bord von Blumenthal-Schiffen eingesetzt werden, genießt unsere oberste Priorität.

Die Kampagne umfasste außerdem Protestaktionen an Gangways, Lobbyarbeit bei Stakeholdern sowie den innovativen Einsatz von sozialen Medien wie LinkedIn zur Verstärkung der Aktionen. Wir hatten mehr als eine halbe Million Aufrufe bei Facebook mit Angriffen auf das schlechte Management der Reederei, wobei viele Akteure der Branche den Gesprächen folgten.

Ein Aufruf an Whistleblower quer über ITF-Kanäle in den Sozialnetzwerken hinweg führte dazu, dass derzeitige und Ex-Seeleute auf Blumenthal-Schiffen erschreckende Berichte über Einschüchterung, Bedrohung und missbräuchliche Behandlung abgaben, darunter Zwangsüberstunden, Vorenthalt der Heuern sowie Diskriminierung aufgrund von Staatsangehörigkeit.

Rund um die Welt gab es Störungen im Zusammenhang mit der Blumenthal-Flotte, und Charterer schrecken zunehmend vor dem Einsatz von Schiffen dieser Reederei zurück. So hat z. B. Maersk, die das Blumenthal-Containerschiff *Tiger* unter Zeitvertrag einsetzt, den Chartervertrag nach 14-jähriger Geschäftsbeziehung nicht erneuert.

Auch der Flaggenstaat Liberia hat reagiert – so wird z. B. von Blumenthal verlangt, neue, regelkonforme Arbeitsverträge für Seeleute auszustellen und die Mindestbesatzungsstärken auf allen Blumenthal-Schiffen zu erhöhen, nachdem die ITF die gefährlich niedrigen Besatzungsstärken veröffentlicht hatte. Verbesserungen bei den Lebensmittelvorräten sowie Zugang zu kostenlosem Frischwasser konnten ebenfalls verzeichnet werden.

“Von Seeleuten wurden entsetzliche Geschichten von Ausbeutung und Diskriminierung an Bord von Blumenthal-Schiffen geschildert, von Praktiken, die in der Seeschifffahrt keinen Platz haben. Dieser systematische Missbrauch der grundlegendsten Rechte von Seeleuten ist schreckliche Realität auf vielen Billigflaggenschiffen, die von skrupellosen Unternehmen wie Blumenthal betrieben werden.”

Jacqueline Smith,

ITF-Koordinatorin für maritime Industrien

Trotz der Auswirkungen unserer Kampagne und der Tatsache, dass die Branche das Unternehmen nun besser im Auge behält, weigert sich Blumenthal jedoch weiterhin, in Tarifverhandlungen mit der deutschen Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) und weiteren ITF-Mitgliedsgewerkschaften zu treten. Wir warten immer noch auf eine positive Reaktion auf unsere Einladung an Blumenthals Vorsitzenden Matthias-K. Reith, gemeinsam mit der ITF an einer Anhebung der Normen für die Beschäftigten auf ihrer gesamten Billigflaggenflotte zu arbeiten. Wir haben ihn daran erinnert, dass verantwortungsbewusste Charterer inzwischen ITF-zertifizierte Schiffe bei ihrer Charter-Entscheidung bevorzugen. Das unregulierte Billigflaggensystem, welches die Ausbeutung und den Missbrauch von Seeleuten erlaubt, stellt für sie ein Risiko dar, das sie nicht gewillt sind einzugehen.

Offensichtlich weigert sich Blumenthal, ein Teil des Wandels zur Verbesserung der maritimen Industrie mit Sicherstellung von Rechten, Freiheiten und Arbeitsbedingungen von Seeleuten zu werden. Die ITF wird weiterhin wachsam sein und den Druck auf diesen skrupellosen Betreiber aufrechterhalten. ■



Inspektion führt zu deutlichen Verbesserungen für Besatzung der *April Dream*



Bei einer Folgeinspektion wurde festgestellt, dass der Schiffseigentümer die Mehrzahl der früheren Mängel behoben hatte, so ITF-Inspektor Milko Kronja

Als die unter der Flagge Moldawiens fahrende *April Dream* im März 2019 in Bakar (Kroatien) eine Holzladung aufnahm, stattete die ITF einen Besuch an Bord ab um festzustellen, ob die zuvor ermittelten Mängel beseitigt worden waren.

Es gingen bei der ITF u. a. Beschwerden über verzögerte Heuerzahlungen, unzureichende Verpflegung und die Weigerung ein, dass ein Arzt das 43 Jahre alte Schiff aufsuchte.

Diese zweite Inspektion brachte zum Vorschein, dass Eigentümer Concordia Maritime und Manager Blue Bay Investments Ltd, beide auf den Marshall-Inseln ansässig, mit der Hafenstaatenkontrolle zusammengearbeitet hatten, um einige Mängel zu beheben. Wir fanden Kühlschränke voller Lebensmittel vor, ausreichend für zwei Monate für die 13-köpfige Besatzung. Die Unterkünfte waren in gutem Zustand, und die Waschmaschinen funktionierten. Die Besatzungsmitglieder waren allgemein bei guter Gesundheit, und ein Zahnarztbesuch zwecks OP wurde vereinbart.

Die ausstehenden Januar-Heuern waren ausgezahlt worden, und der Kapitän behauptete, die Heuern für Februar seien von dem Unternehmen bereits in Vorbereitung (beweisen konnte er dies allerdings nicht). Das Schiff verstieß nicht mehr gegen die Vorgaben des Seearbeitsübereinkommens (MLC) in Bezug auf Heuerzahlungen.

Die monatlichen Heuern an Bord der *April Dream* liegen unter den IAO-Mindestheuern, doch momentan können wir nur eine Warnung an den Eigentümer ausstellen, da es sich bei der Einhaltung der IAO-Mindestgrundheuer nur um eine Empfehlung des MLC handelt.

Während der individuellen Befragung der Besatzungsmitglieder brachten die mehrheitlich syrischen und ägyptischen Seeleute ihre Zufriedenheit mit den Bedingungen an Bord zum Ausdruck. ■



Australien sperrt Massengutfrachter wegen Verletzungen von Seeleuterechten

ITF-Inspektionen führten dazu, dass innerhalb eines Tages zwei Massengutfrachtern wegen Verstoßes gegen die Grundrechte von Seeleuten der Zugang zu australischen Häfen verweigert wurde, so ITF-Inspektorin Sarah Maguire



“Der Betreiber der *Fortune Genius* hat sich unlauter und raffgierig gegenüber seinen Seeleuten verhalten, während der Betreiber der *Xing Jing Hai* ein systemisches Versagen bei der Sicherung der ordnungsgemäßen Bezahlung der Seeleute-Heuern offenbart hat.”

AMSA (Australische Hafenstaatenkontrolle)

Am 13. September 2019 verbannte die Australische Behörde für die Sicherheit des Seeverkehrs AMSA die *Fortune Genius* in Gladstone sowie die *Xing Jing Hai* in Brisbane für jeweils 12 bzw. 18 Monate aus australischen Häfen. Grund war deren Versagen bei der vollständigen und pünktlichen Heuerzahlungen an die Besatzungsmitglieder, was eine grobe Verletzung des Seearbeitsübereinkommens (MLC) darstellt.

Gleich nachdem die unter Panama-Flagge fahrende *Fortune Genius* am 5. September 2019 in Gladstone angelegt hatte, ging die ITF an Bord. Crewmitglieder hatten berichtet, dass man ihnen Zehntausende Dollar an unbezahlten Heuern schuldete.

Das Schiff ist Eigentum der in China ansässigen Marine Fortune Union Company und wird von der Tochtergesellschaft New Fortune Genius Management Limited verwaltet. Es war von dem koreanischen Unternehmen Five Ocean Corporation gechartert worden, um Kohle von Gladstone nach Taean (Südkorea) zu transportieren.

An Bord befanden sich acht Besatzungsmitglieder aus Myanmar, denen jeweils vorsätzlich Heuerzahlungen zwischen USD8.000 und USD10.000 von April bis August vorenthalten worden waren.

Die Männer erzählten uns, dass man sie schikaniert und gezwungen habe, übermäßig lange Arbeitszeiten ohne Bezahlung zu leisten. Sie baten um Unterstützung bei der Heimkehr nach Myanmar, weil sie sich bei einem Verbleib an Bord um ihre Sicherheit sorgten.

Wir konnten auch betrügerische Unterlagen sichern, darunter zwei Sätze von Heuerabrechnungen, die verwendet worden waren, um den Heuerdiebstahl und die Verstöße gegen das MLC zu vertuschen.

Die Hafenstaatenkontrolle AMSA reagierte sofort auf unsere Erkenntnisse und hielt das Schiff fest.

Die Seeleute wurden am 13. September 2019 mit insgesamt USD69.987,72 in bar heimgeschafft. Für jeden Seemann hatten wir volle unbezahlte Heuern für zwei Monate, die ausstehenden Heuern der vorhergehenden drei Monate sowie weitere Grundheuern für zwei Monate sichern können, in Übereinstimmung mit dem Tarifvertrag der der ITF angeschlossenen Gewerkschaften in Hongkong.

Eine ähnliche Geschichte der absichtlichen Nichtbezahlung fanden wir an Bord der *Xing Jing Hai* vor. Die Besatzung hatte ihre Heuern für die Monate Mai und Juni verspätet erhalten, während die für Juli und August in Höhe von insgesamt mehr als USD103.070 weiterhin ausstanden. Die Seeleute entschieden sich für einen Verbleib an Bord und bestätigten den Eingang ihrer Heuern 24 Stunden nach erfolgter Inspektion durch die ITF.

Bereits zuvor war der Betreiber Dalian Ocean Prosperity International Ship Management wegen unbezahlter Heuern auf eine Schwesterschiff, der *Xing Ning Hai*, in Tasmanien gewarnt worden. ■



ITF ermittelt gegen taiwanesishe Billigflaggenschiffe

Der nationale ITF-Koordinator Dean Summers und sein Stellvertreter Matt Purcell verurteilen die ständigen Verstöße gegen ITF-Tarifverträge quer durch die taiwanesishe Billigflaggenflotte

“Wir gehen davon aus, dass an Bord von Wisdom-Schiffen falsche Quittungen für in die Heimat überwiesene Heuern ausgestellt werden. Jüngst vorgelegte Telex-Mitteilungen für acht Schiffe verstärkten unseren Verdacht, dass Wisdom – wie schon das Schwesterunternehmen SW Shipping – nur die Hälfte ihrer im ITF-Vertrag vereinbarten Heuern zahlt.”

Anfang 2019 stellte die ITF dem taiwanesischen Unternehmen SW Shipping eine Heuernachzahlungsforderung in Höhe von USD3 Millionen zu. Dazu zählten die zurückgehaltenen Heuern ihrer burmesischen Besatzungsmitglieder sowie die Differenz zwischen dem ITF-TCC-Vertrag und der niedrigen Heuertarife des Unternehmens. Im weiteren Verlauf des Jahres scheint das Schwesterunternehmen Wisdom Maritime sogar ein noch größeres Problem geworden zu sein.

Wisdom besitzt 130 Massengutfrachter, die unter Billigflagge im weltweiten Massenguthandel betrieben werden. Matt Purcell koordiniert die internationalen Bemühungen zur Aufdeckung des systematischen Missbrauchs von Seeleuten durch Unterbezahlung bei den Heuern chinesischer, burmesischer und vietnamesischer Crewmitglieder.

Wir gehen davon aus, dass an Bord von Wisdom-Schiffen falsche Quittungen für in die Heimat überwiesenen Heuern ausgestellt werden. Jüngst vorgelegte Telex-Mitteilungen für acht Schiffe verstärkten unseren Verdacht, dass Wisdom – wie schon das Schwesterunternehmen SW Shipping – nur die Hälfte ihrer im ITF-Vertrag vereinbarten Heuern zahlt.

Als dramatisches Beispiel der Tyrannei Wisdoms wurde ein junger Seemann wegen des Verdachts der Kontaktaufnahme mit der ITF in Barcelona von seinem Schiff abgemustert und nach China zurückgeschickt. Der ITF wurde berichtet, dass Unternehmensvertreter ihn am Flughafen Shang-

hai abholten und ihn zur Polizeistation brachten, wo er angeblich geschlagen und festgenommen wurde.

Am nächsten Tag nahm die Schwester des Seemannes mit der ITF Verbindung auf und erklärte, ihr Bruder habe keine Schwierigkeiten mit dem Unternehmen, alle Heuern seien bezahlt worden, und er wünsche keine weiteren Ermittlungen gegen Wisdom. Mittlerweile konnte die ITF bestätigen, dass der Seemann nicht mehr festgehalten wird und dass über keine weiteren Bedrohungen für sein Wohlergehen berichtet werden.

Wie es der Zufall will, stattete man zwei Wisdom-Schiffen in Melbourne und Newcastle einen Besuch an Bord ab, wo Beweise für unsere Behauptung des Heuerklaus sichergestellt wurden. In Melbourne versuchten örtliche Agenten, Matt am Betreten des Schiffes zu hindern, und erst nach einem längeren Konflikt sowie Unterstützung durch die Niederlassung der Maritime Union of Australia (MUA) in Victoria konnte er an Bord gehen.

Gegenwärtig bauen wir ein Verfahren gegen sowohl Wisdom als auch SW Shipping auf und werden den australischen Behörden zu erläutern versuchen, warum diese Schiffe nicht nur festgehalten, sondern keinen Zugang zu australischen Häfen haben sollten. ■



Inspektor*innen jagen *Gulf Mishref*

Neun ITF-Inspektor*innen waren 2019 in mehreren Häfen sieben Monate lang damit beschäftigt, die *Gulf Mishref* wegen vielfacher Versäumnisse bei pünktlicher Heuerzahlung zu verfolgen. Juan Villalon-Jones, ITF-Inspektor in Chile, erzählt die Geschichte

Der unter Liberia-Flagge fahrende Öltanker *Gulf Mishref* wurde erstmals am 5. Mai in Veracruz (Mexiko) durch Inspektor Enrique Lozano zurückgehalten. Die Heuern waren seit zwei Monaten nicht gezahlt worden, und die meisten Heuerverträge der Seeleute waren ausgelaufen. Die Verwaltungsfirma in Dubai, Gulf Nav, zahlte insgesamt USD176.998 an ausstehenden Heuern an die indischen Besatzungsmitglieder aus und versprach den vier Ukrainern ihr Geld gleich nach Ankunft in ihrer Heimat. Das Schiff wurde freigegeben und fuhr nach Panama.

Am 25. Juni bat Inspektor Luis Fruto die Hafenstaatenkontrolle (PSC) in Balboa (Panama) wegen erneuter Beschwerden über nicht gezahlte Heuern an Seeleute, deren Verträge ausgelaufen waren, an Bord der *Gulf Mishref* zu gehen. Das Schiff wurde festgehalten. Schließlich zahlte die Firma USD5.000 an ausstehenden Heuern, verweigerte jedoch die Auszahlung an die vier Ukrainer, die in Mexiko geblieben waren. Das Schiff fuhr nach Houston (USA), wo Inspektor Shwe Tun Aung am 4. August wegen weiterer geschuldeten Heuern eingreifen musste und insgesamt USD145.542 an ausstehenden Heuern sichern konnte.

Am 2. Oktober lief die *Gulf Mishref* in Le Havre (Frankreich) ein. Mehrere Besatzungsmitglieder machten geltend, dass das Unternehmen erneut ihre Heuern nicht bezahlte hatte. Nach zwei PSC-Inspektionen wurde das Schiff sowohl wegen Mängeln gemäß Internationaler Seeschiffahrtsorganisation als auch Seearbeitsübereinkommen

(MLC) festgehalten. Bei einem Besuch an Bord überprüfte ITF-Inspektorin Corine Archambaud (Bild oben) die Heuerabrechnungen sowie die Arbeitsverträge der Seeleute (SEAs) und befragte die 20-köpfige Besatzung. Sie stellte fest, dass die Heuern für August und September noch ausstanden, die Heuern für zwei Dienstgrade unter den Mindesttarifen der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) lagen und die SEAs falsche Urlaubsberechnungen enthielten. Sie schickte ITF-Heuerforderungen für jedes Besatzungsmitglied sowohl an die PSC als auch an das Unternehmen.

Nach langen Verhandlungen erklärte sich das Unternehmen bereit, insgesamt USD103.550 an ausstehenden Heuern in die Bankkonten der Seeleute einzuzahlen und die ausstehende Summe von USD2.207 für Urlaub im nächsten Anlaufhafen des Schiffes – Antwerpen (Belgien) – in bar auszuführen.

Das Schiff konnte Le Havre verlassen, und Inspektor Marc Van-Noten wohnte der Auszahlung in Antwerpen bei, konnte die SEAs berichtigen und sorgte dafür, dass die Heuertarife für Leichtmatrose und Messmann auf IAO-Minimum angehoben wurden.

Ich reichte eine erneute Beschwerde zu dieser wiederholten Verhaltensweise bei der PSC in Frankreich ein und bat um Mitteilung an die PSC in Antwerpen. Ich informierte das Unternehmen sowie den Flaggenstaat und reichte eine Beschwerde bei der IAO ein. Als das Schiff am

14. Oktober den nächsten Hafen von Rotterdam (Niederlande) erreichte, nutzten die Inspektoren Gijs Mol und Koen Keehnen diese Beweise, um Gulf Nav zur Auszahlung der den vier Ukrainern geschuldeten Summe von USD7.655 zu bewegen. Als die Seeleute uns über den Erhalt des Geldes unterrichteten, dachten wir, der Fall sei abgeschlossen, und ich zog meine MLC-Beschwerde an IAO und Liberia zurück.

Aber nein. Die Amsterdamer Einwanderungspolizei ging nachts an Bord der *Gulf Mishref*, und fünf SEAs waren nicht auffindbar. Während die Seeleute in Panik gerieten, ging Gijs an Bord und riet dem Unternehmen, den Seeleuten die Einbeziehung der Polizei zu erlauben.

Die *Gulf Mishref* fuhr Kurs Paldiski (Estland). Der Messmann nahm mit Inspektor Jaanus Kuiv Kontakt auf und erklärte, sein Vertrag sei ausgelaufen und das Unternehmen wolle ihn ohne Auszahlung der korrekten IAO-Tarife in die Heimat schicken; außerdem habe kein Besatzungsmitglied die Oktober-Heuern erhalten. Ich nahm erneut Verbindung mit Liberia und der französischen PSC auf und beantragte eine neue Beschwerde, während Jaanus dem Unternehmen eine Abmahnung erteilte. Die Firma zahlte dem Messmann und dem Leichtmatrosen die geschuldeten Gelder (USD2.100 bzw. USD1.900) aus, doch Mitte November kämpfte die ITF immer noch um die Oktober-Heuern. ■

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, einem/einer ITF-Inspektor*in oder der ITF unter seafsupport@itf.org.uk aufnehmen.

Hat man dich vielleicht zurückgelassen? Bitte die Hinweise auf Seite 18 lesen.



Gewerkschaftlicher Erfolg hilft Kadetten bei Finanzen

Kroatische Offiziersanwärter*innen können feiern: Dank des Einsatzes seiner Gewerkschaft und der Sozialpartner haben sie jetzt mehr Geld in der Tasche, so Neven Melvan, Generalsekretär der Kroatischen Seeleutengewerkschaft (SUC)

Bisher mussten Kadetten ihre Renten- und Krankenversicherungsbeiträge selbst bezahlen.

Infolge einer SUC-Initiative hat die kroatische Regierung jedoch einer regierungsseitigen Ko-Finanzierung der Kadetten bei ihren Heuern und Pflichtbeiträgen zugestimmt. Die von den Kadetten bereits bezahlten Beiträge für 2019 werden zurückerstattet.

Dies stellt einen wichtigen Schritt auf dem Weg dar, die Seeschifffahrt für junge Seeleute attraktiver zu gestalten. Gleichzeitig erfolgt die Einführung eines neuen Seerechts, das Kadetten künftig von der Steuerzahlung befreit.

Diese Erfolge unterstreichen die Bedeutung des Sozialdialogs in der kroatischen Schifffahrtsindustrie für die SUC. Er stellt für uns eine Priorität dar. Es hat uns gefreut, dass ITF-Generalsekretär Ste-

phen Cotton während seines Einsatzes in Kroatien im April 2019 mit der SUC, dem kroatischen Schiffsbesatzungsverband CROSMa und dem Mare-Nostrum-Reedereiverband zusammentraf, um die Sicherung der Arbeitsbedingungen von Seeleuten zu diskutieren.

Gemeinsam arbeiten wir an der Qualitätssteigerung des Ausbildungssystems um sicherzustellen, dass unsere Mitglieder ihr volles Potenzial ausschöpfen können. Um dies zu erreichen, hat die SUC kostenlose Schulungen für junge Seeleute eingeführt, die eine Prüfung ablegen müssen, um ihr Zeugnis als nautischer Wachoffizier für Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 500 oder mehr zu erhalten. Wir organisieren darüber hinaus ein gewerkschaftliches Wochenseminar mit der ITF, um das Bewusstsein für die Rechte von Seeleuten und maritime Übereinkommen zu erhöhen. ■

“Billiges” Mittelmeer wird Normen anheben

Seeleutengewerkschaft geht auf andere Verkehrsbeschäftigte zu

Palitha Athukorale, Präsident der National Union of Seafarers Sri Lanka (NUSS) erklärt, warum seine Gewerkschaft das Organisieren von Seeleuten zusammen mit schutzbedürftigen Verkehrsbeschäftigten in anderen Sektoren intensiviert hat

Seit 2018 organisieren wir neben Seeleuten auch informelle Hafen- und Fischereibesetzäftigte, Vertragslogistikarbeiter sowie zuletzt selbständige Taxifahrer.

Und warum wenden wir uns an solche Arbeitnehmergruppen? Andere Gewerkschaften wollten sie nicht organisieren, weil es sehr schwierig ist, sie zu erreichen. Es gibt keinen automatischen Abzug der Gewerkschaftsbeiträge von den Löhnen, und die Auftragnehmer, die viele der Arbeiter*innen beschäftigen, sind politisch stark vernetzt. Wir haben mobilisiert, um sie bei den Problemen zu unterstützen, mit denen sie am Arbeitsplatz konfrontiert sind.

So konnten wir z. B. bei zwei Unfällen intervenieren, in die Vertragsarbeiter eines Hafenterminals verwickelt waren. Dabei starb einer der Arbeiter, aber sowohl der Terminalbesitzer als auch der Auftragnehmer lehnten jede Verantwortung oder Hilfeleistung an die Familie ab. Durch unseren Einsatz erhielt die Familie das bis dahin landesweit höchste Entschädigungspaket für den Todesfall eines Vertragsarbeiters. In dem zweiten Fall, bei dem ein Arbeiter sein Bein verloren hatte, konnten wir das Unternehmen dazu bewegen, eine hoch-

wertige Beinprothese aus Europa zu finanzieren; darüber hinaus erklärte es sich damit einverstanden, einen kleinen Geschäftsbetrieb für den Mann zu errichten. Infolge unserer Hilfeleistung traten alle Vertragsarbeiter im Terminal unserer Gewerkschaft bei.

Mit dieser Politik konnte NUSS ca. 7.600 Neumitglieder werben – um die 1.600 davon weiblich – darunter 150 Seeleute, 900 Hafen- und 550 Fischereibesetzäftigte. Dabei handelt es sich um eine für Sri Lanka enorme Steigerung. Die Gesamtzahl der Seeleute in der Gewerkschaft erhöht sich damit auf 14.800.

Der Gewerkschaftsbeittritt zur NUSS hat sich für diese Arbeitnehmer*innen bereits bewährt, z.B. mit verbesserter Sicherheitsausrüstung für Hafenbeschäftigte, indem Arbeitgeber in die Zahlung des nationalen Mindestlohns und Mindestbranchenlohns einwilligten sowie Arbeitssozialleistungen wie Krankengeld und bezahlten Urlaub. ■



Der kroatische ITF-Koordinator Romano Peric erklärt, warum die ITF das Mittelmeer als "Billigmeer" bezeichnet.

Das Mittelmeer ist ein Binnenmeer, wo drei Kontinente und 24 Länder aufeinandertreffen, und wo zahlreiche Häfen mit hoher Seeverkehrsdichte nebeneinander bestehen. Bei vielen der Schiffe, die dort Handel betreiben, handelt es sich um unternormige Schiffe unter nationaler Flagge, mehr als 30 Jahre alt, bis zu 6.000 BRT (Bruttoregistertonnen), schlecht gewartet und umweltgefährdend.

Die Seeleute auf diesen Schiffen besitzen oft nicht die erforderlichen STCW-Zeugnisse; ihre Heuern sind unregelmäßig und liegen weit unter den Mindestheuern der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO). In vielen Fällen leisten die Seeleute mehr als 12 Monate Dienst an Bord, ohne ordentlichen Arbeitsvertrag, ohne den Schutz eines nationalen oder von der ITF anerkannten Tarifvertrags und ohne Möglichkeit der Rückführung in die Heimat.

Die Zustände auf diesen Schiffen sind oft verheerend. Die Seeleute wohnen in schlechten und unhygienischen Unterkünften und werden nicht mit

einem ordnungsgemäßen Vorrat an hochwertigen Nahrungsmitteln und Trinkwasser versorgt. Oft unterliegen sie dem Risiko der Kriminalisierung, weil sie unwissentlich oder unter Androhung am Migrantentransport teilnehmen oder ihre Schiffe verbotene oder nicht deklarierte Ladung befördern. Wir dürfen es nicht zulassen, dass Seeleute auf solch unternormigen und gefährlichen Schiffen leben und arbeiten.

Aus diesem Grund rief meine Organisation, die Kroatische Seeleutegewerkschaft, die ITF im Rahmen ihres Kongresses 2018 dazu auf, das Mittelmeer zum "Billigmeer" zu erklären. Das bedeutet, dass das ITF-Inspektor*innen-Team gemeinsam mit allen Gewerkschaften im Mittelmeerraum eine eindeutige Botschaft zu unseren Vorstellungen in den Häfen an üble Eigentümer und Charterer schicken wird: klare und faire Bedingungen für Seeleute, sichere und umweltverträgliche Schiffe sowie Sensibilisierung für die Rechte der Seeleute.

Als ersten Schritt in dieser wichtigen Initiative kam der Fair-Practices-Ausschuss der ITF Ende 2019 zusammen und traf die Entscheidung, vier der Nationalflaggen-Staaten mit den meisten Verstößen ins Visier zu nehmen, indem man sie zu Billigflaggenstaaten erklärte: die Cook-Inseln, Palau, Sierra Leone und Togo. Dadurch wird es den Inspektor*innen erleichtert, an Bord ihrer Schiffe zu gehen.

Die Kampagne soll im Rahmen einer ITF-Sitzung Anfang 2020 in Tanger (Marokko) auf den Weg gebracht werden. ■

Gewerkschaftliches Bewusstsein bei Seeleuten stärken

Das Konzept der gewerkschaftlichen Bewusstseinsbildung wurde 2017 erdacht, um Seeleute zu schulen und zu organisieren, die sich für ihre Kolleg*innen einsetzen, aber nicht Mitglieder einer Gewerkschaft sind

Sie werden zur Teilnahme an Seminaren der ITF und ihrer angeschlossenen Gewerkschaften eingeladen, um ihr Verständnis für die Rechte von Seeleuten zu erweitern und mehr über die Vorteile zu erfahren, Teil einer globalen Gewerkschaftsfamilie zu sein.

Die Seminare bieten Schulungen zu Gesundheit und Wohlergehen und schaffen Bewusstsein für Gewerkschaften, Tarifverhandlungen, das

Seearbeitsübereinkommen (MLC) sowie für das Angebot der Unterstützung an Seeleute weltweit durch die ITF.

Das viertägige Pilotseminar wurde im Januar 2017 in Yangon (Myanmar) mit über 400 teilnehmenden Seeleuten durchgeführt; mehr als 300 davon traten der der ITF angeschlossenen Gewerkschaft Independent Federation of Myanmar Seafarers (IFOMS) bei.

Inzwischen haben die ITF und ihre Gewerkschaften in Bangladesh, Sri Lanka und der Ukraine sechs weitere Seminare für insgesamt mehr als 1.500 Seeleute durchgeführt. ■



Hilfe und Schutz für kriminalisierte Seeleute

Bei der Kriminalisierung handelt es sich um eines der größten Probleme, denen Seeleute heutzutage ausgesetzt sind. Sie riskieren, als Sündenböcke herhalten zu müssen und ihrer Rechte beraubt zu werden, falls ihr Schiff in einen Seeunfall oder eine Umweltverschmutzung verwickelt ist. Das *Seeleute-Bulletin* erläutert deine Rechte und rät, an wen man sich im Falle einer Kriminalisierung um Hilfe wenden kann

Kampf um faire Behandlung

Bei strafrechtlicher Anklage wird Seeleuten regelmäßig Zugang zu Ressourcen verweigert, die ihnen zur Verfügung stehen müssten und die sie bei ihrer Verteidigung unterstützen, so Steve Yandell, leitender Sektionsassistent der ITF-Seeleutesektion

Unfaire Behandlung von Seeleuten führt zu negativen Konsequenzen für die Branche. Seeleute beteiligen sich nur unwillig an Unfalluntersuchungen, weil sie ungerechte strafrechtliche Verfolgung befürchten. Sie beschweren sich auch über fehlende Rechtsvertretung sowie Dolmetschdienste, wenn sie in Ermittlungsverfahren einbezogen werden.

In bestimmten Ländern sind Seeleute gesetzlich dazu verpflichtet, bei Untersuchungen im Rahmen von Seeunfällen zu kooperieren. Die Informationen sind geschützt und anonym, sodass keine Weitergabe der Zeugenaussagen zur letztendlichen Verwendung durch die Staatsanwaltschaft befürchtet werden muss. Nach Ansicht der ITF sollte diese Vorgehensweise in allen Ländern übernommen werden. Seeleute sollten sich darauf verlassen können, dass ihre bei Ermittlungen erbrachten Nachweise zur Verbesserung der Si-

cherheit genutzt werden und ihnen dadurch keine strafrechtlichen Konsequenzen drohen.

Die Richtlinien zu Internationalen Normen und Empfohlenen Praktiken bei einer Sicherheitsuntersuchung nach einem Unfall oder Vorkommnis auf See (in SOLAS enthalten) sehen bestimmte Schutzmechanismen vor, die auf Seeleute bei deren erforderlichen Zeugenaussagen Anwendung finden sollten. Dabei sollten die Zeugenaussagen baldmöglichst erfolgen und den Seeleuten die Rückkehr auf ihr Schiff oder Rückführung in die Heimat so früh wie möglich gestattet werden.

Darüber hinaus müssen Seeleute über Art und Grund der Sicherheitsuntersuchung nach einem Vorfall auf See unterrichtet werden. Das bedeutet, dass der Zugang zu Rechtsberatung erlaubt werden muss, damit sie Folgendes kennen:

- potentielle Risiken der Selbstbelastung bei einem der Untersuchung folgenden Verfahren;
- ihr Recht, sich nicht selbst zu belasten und zu schweigen; und
- alle für die Seeleute erforderlichen, vorgesehenen Schutzmaßnahmen, damit deren Aussagen zur Sicherheitsuntersuchung nach einem Vorfall auf See später nicht gegen sie verwendet werden.

Diese besonderen Bestimmungen sind zwingend. Ein separates Merkblatt zu diesen Richtlinien ist im Toolkit der ITF-Seeleutesektion enthalten.

Die **Richtlinien zur fairen Behandlung von Seeleuten im Falle eines Unfalls auf See** wurden 2006 gemeinsam von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) und der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) verabschiedet.

Schockierende Fälle der Kriminalisierung von Seeleuten

Kapitän Gennadiy Gavrylov



Kapitän Gennadiy Gavrylov, ukrainischer Staatsbürger, war Kapitän auf der *Avant Garde*, eine von einem Unternehmen mit Verbindungen zur Regierung und zum Militär Sri Lankas betriebene schwimmende Waffenkammer.

Er wurde 2016 verhaftet, als das Schiff zwecks Klassifizierungsspektionen nach Sri Lanka zurückkehrte und die Behörden erklärten, dass sich zuviele Waffen an Bord befänden.

Während die Untersuchung durchgeführt wurde, hielt man Kapitän Gavrylov fast ein Jahr lang im Ge-

fängnis fest, bevor er 2017 gegen Kautionsfreilassung wurde. Er musste noch zwei weitere Jahre warten und konnte nicht nach Hause zu seiner Familie zurückkehren, bis die Behörden Sri Lankas Anzeige erstatteten.

Nach Ansicht der ITF ist Kapitän Gavrylov unschuldig, und seine Rechte nach dem ICCPR (Internationaler Pakt über bürgerliche und politische Rechte) auf unverzügliche Gerichtsverhandlung wurden verletzt.

Kapitän der LR2 Poseidon

Anfang März 2019 wurde der Kapitän der LR2 *Poseidon* von türkischen Behörden verhaftet. Während seiner Inhaftierung musste er die Zelle mit Insassen teilen, die wegen schwerer Straftaten verurteilt wurden, musste fehlende Annehmlichkeiten ertragen und durfte wöchentlich nur 10 Minuten mit seiner Familie telefonieren. Darüber hinaus durfte er nicht die von seiner Religion vorgeschrie-

bene Kleidung tragen und erhielt Essen, das nicht seinem religiösen Glauben entsprach.

Der ITF-Inspektor Jason Lam in Hongkong setzte sich für ihn ein, und das ITF-Büro in Hongkong wurde bei den türkischen Behörden vorstellig. Im Oktober 2019 wurde der Kapitän freigelassen, und bei Redaktionsschluss kümmerte sich das Unternehmen um die Rückreise in die Heimat.

Besatzung der Seaman Guard Ohio

Die Besatzungsmitglieder des Piratenbekämpfungsschiffs *Seaman Guard Ohio* saßen ebenfalls im Gefängnis ein, bevor sie im Zusammenhang mit an Bord gefundener Waffen freigesprochen wurden. Ihr Schiff war im Oktober 2013 von der indischen Küstenwache beschlagnahmt worden. Die ITF unterstützte die Berufung gegen das Urteil aus zweierlei Gründen: Falls sich das Schiff

nicht in internationalen Gewässern befand, war es auf "friedlicher Durchfahrt"; und die Besatzung hätte nicht für die Waffen verantwortlich gemacht werden dürfen.

Hebei Spirit

Einer der herausragendsten Fälle von Kriminalisierung geschah in Südkorea nach der Ölverschmutzung durch die *Hebei Spirit* im Dezember 2007. Zwei auf dem Schiff beschäftigte indische Seeleute wurden ungeachtet des Protests der ITF sowie der gesamten Seeschifffahrt in Haft genommen. Die Männer verbrachten mehrere Monate im Gefängnis und wurden erst nach einer konzertierten ITF-Kampagne freigelassen, die vom Schiffseigentümer sowie der Heimatregierung der Seeleute unterstützt wurde.

Sie stellen die international anerkannten Normen für die faire Behandlung von Seeleuten durch Ermittlungsbehörden dar, sind jedoch nicht verbindlich. Leider werden diese Richtlinien nicht ausreichend beachtet und sind im Umfang begrenzt. Alle Einzelheiten der Richtlinien sind im Toolkit enthalten.

Als Ergebnis des umfangreichen Einsatzes der ITF in der IMO hat der Rechtsausschuss der IMO die Kriminalisierung von Seeleuten zum Teil seines Arbeitsprogramms erklärt und strebt nun an, die Richtlinien zur fairen Behandlung so breit wie möglich zu fördern.

Die ITF hat Seafarers Rights' International (SRI) damit beauftragt, wichtige Umfragen unter Seeleuten durchzuführen. Dabei wurde das Ausmaß der unfairen Behandlung von Seeleuten deut-

lich, gegen die strafrechtliche Vorwürfe erhoben worden waren. SRI führte ebenfalls eine umfassende Befragung unter IMO-Mitgliedsstaaten mit dem Ergebnis durch, dass einige die Umsetzung der Richtlinien bestätigten, während andere angaben, dass eine Mustergesetzgebung oder IMO-Hinweise bei der Auslegung der Richtlinien und deren Umsetzung in nationale Gesetzgebung hilfreich wären.

Der IMO-Rechtsausschuss forderte die Staaten auf, regionale und nationale Workshops zu diesem Thema durchzuführen, die von SRI wie jüngst auf den Philippinen gefördert wurden.

Es ist unerlässlich, dass nationale Regierungen die IMO/IAO-Richtlinien zur fairen Behandlung einhalten. Unfälle auf See und Meeresverschmutzung können sich aus Umständen ergeben, die

außerhalb der Kontrolle der Seeleute liegen. Bei einem Mediensturm kann jedoch die Schiffsbesatzung als willkommener Sündenbock für staatliche Stellen herangezogen werden, die zeigen wollen, dass sie Maßnahmen ergreifen. Seeleute haben das Recht auf Ausführung ihrer Arbeit, ohne ungerechte Behandlung, ungerechtfertigte Inhaftierung und Verweigerung ihrer Menschenrechte befürchten zu müssen. ■

Was tun bei strafrechtlicher Anklage?

Bei Ermittlungen, Inhaftierung oder strafrechtlicher Anklage durch örtliche Behörden schreibt die internationale Gesetzgebung eine faire Behandlung vor, unabhängig von den Umständen und der Schuld oder Unschuld der Betroffenen. Der leitende ITF-Rechtsberater Jonathan Warring gibt wichtige Ratschläge

Kenne deine Grundrechte – und besteh darauf, dass sie eingehalten werden. Das Internationale Übereinkommen über bürgerliche und politische Rechte (ICCPR) legt die Rechte fest, die allen Menschen zuteil werden sollten, die in irgendeinem Land verhaftet, inhaftiert und vor Gericht gestellt werden.

Die Gemeinsamen IMO/IAO-Richtlinien zur fairen Behandlung von Seeleuten im Falle eines Unfalls auf See bieten Seeleuten, Schiffseigentümern, Flaggenstaaten und Hafenstaaten gezielt Ratschläge, wie sie die faire Behandlung während einer Untersuchung sicherstellen und darauf hinwirken können, dass jegliche Festnahme durch staatliche Stellen nicht länger als unbedingt erforderlich dauert.

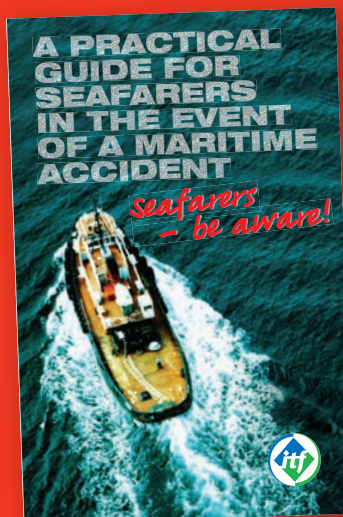
Man sollte sich mit Menschen oder Organisationen in Verbindung setzen, die einem helfen können – z.B. Arbeitgeber oder Schiffseigentümer, Gewerkschaftsfunktionär*innen, örtliche/r ITF-Inspektor*in, örtliche/s Botschaft oder Konsulat des Heimatstaates oder des Flaggenstaates, Angehörige, jede/s örtliche Seemannsmission oder Seeleutezentrum.

Kooperativ zeigen und wahrheitsgemäße Angaben machen. Du hast das Recht, dich nicht selbst zu belasten und must keine Angaben machen, die darauf hindeuten könnten, dass du schuldig bist oder eine Straftat begangen hast. Um dieses Recht wahrzunehmen, solltest du auf Fragen mit 'kein Kommentar' oder Schweigen reagieren.

Bitte um eine/n Dolmetscher*in, falls sich die ermittelnden Behörden einer Sprache bedienen, die dir nicht vertraut ist und sie keine/n Dolmetscher*in zur Verfügung gestellt haben. Du hast das Recht, deine Unterschrift unter Dokumente zu verweigern, die nicht in eine dir verständliche Sprache übersetzt wurden.

Rechtsbeistand. Wirst du von der Polizei verhaftet oder von Staatsbehörden inhaftiert, so sollte dir 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 ITF-Toolkit zu Kriminalisierung informiert Seeleute über ihrer Rechte und enthält die Gemeinsamen IMO/IAO-Richtlinien.

<https://www.itfseafarers.org/en/resources/materials/criminalisation-toolkit>

Seafarers' Rights International informiert Seeleute über ihre Rechtsansprüche.

<http://seafarersrights.org/>

Das ICCPR.

<https://www.ohchr.org/en/professionalinterest/pages/ccpr.aspx>

Wie gut funktioniert das MLC für Seeleute?

Bewirkt das Seearbeitsübereinkommen (MLC) wirklich etwas für das Leben der Seeleute? Die ITF will das auf jeden Fall herausfinden, und Deirdre Fitzpatrick, Direktorin von Seafarers' Rights International (SRI), beschreibt, was ihr Team dazu beiträgt

Seit mehr als einem Jahrzehnt dominiert das Seearbeitsübereinkommen (Maritime Labour Convention - MLC) der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) inzwischen die Diskussionen über Arbeitsthemen in der Seeschifffahrt. Verabschiedet wurde es 2006, um gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen, qualitätsbewusste Schiffseigentümer zu unterstützen und Mindestnormen festzulegen. Seit Inkrafttreten 2013 wurde es von 94 Staaten ratifiziert, was 91 Prozent der Weltflotte nach tdw darstellt.

Das MLC ist ein lebendiges Instrument, das sich in Übereinstimmung mit sich weiter entwickelnden Normen und sonstigen Schwerpunkten in der Seeschifffahrt verändert. Es wurde bereits drei Mal überarbeitet, um weitere Schutzbestimmungen für Seeleute aufzunehmen: 2014 (zur finanziellen Sicherheit im Falle von Zurücklassung sowie vertraglicher Entschädigung bei Tod und Erwerbsun-

fähigkeit von Seeleuten); 2016 (zu Mobbing und Belästigung am Arbeitsplatz); und 2018 (Heuerabsicherung für Seeleute, die in Folge von Piraterie oder bewaffnetem Raubüberfall als Geiseln gehalten werden).

Das MLC wird rundweg gelobt, weil es durch die Regulierung anständiger Lebens- und Arbeitsbedingungen für Seeleute die internationale Praxis modernisiert hat. Doch wie gut funktioniert es wirklich?

Zur Beantwortung dieser Frage wurde SRI von der ITF mit der Durchführung unabhängiger Forschung zur Wirksamkeit des MLC sowie zum weltweiten Stand der Um- und Durchsetzung beauftragt. Wir werden die Rolle der Beteiligten wie Flaggenstaaten, Hafenstaaten, Schiffseigentümer und Schiffsverwalter untersuchen; und wir bemühen uns um die Ansichten von Kapitänen und Seeleuten.

Ein wichtiger Beteiligter ist das ITF-Inspektor*innen-Team. Inspektor*innen besuchen auf täglicher Basis Schiffe rund um die Welt und sind einzigartig in der Lage, darüber zu berichten, wie das MLC in der Praxis funktioniert. Im Jahr 2020 werden die ITF-Inspektor*innen eine spezielle Inspektionskampagne durchführen um berichten zu können, ob die ihre Häfen anlaufenden Schiffe das MLC einhalten und ob die Seeleute an Bord der Schiffe Beschwerden in Bezug auf das MLC haben. Diese Befunde werden in die weiteren Ergebnisse des Projekts eingespeist.

Die Gesamtbewertung zur Wirksamkeit des MLC wird für Regierungen, Arbeitgeber, Arbeitnehmer und alle Beteiligten von Nutzen sein, die sich mit den Rechten und Schutzmaßnahmen für Seeleute beschäftigen. Es wird sie ermutigen, dafür zu sorgen, dass das MLC relevant bleibt und von der maritimen Branche unterstützt wird. ■

**WACHSAMKEIT IST ANGEBRACHT,
FALLS DER SCHIFFSEIGENTÜMER**

- **DEINE HEIMSCHAFFUNGSKOSTEN NICHT ÜBERNIMMT;**
- **DICH OHNE NOTWENDIGEN UNTERHALT UND UNTERSTÜTZUNG IM STICH GELASSEN HAT; ODER**
- **ANDERSEITIG EINSEITIG SEINE VERBINDUNG ZU DIR ABGEBROCHEN HAT, DARUNTER NICHTZAHLUNG VERTRAGLICHER HEUERN SEIT MINDESTENS ZWEI MONATEN.**

SOLLTE EINER DIESER FAKTOREN EINTRETEN, MUSST DU SOFORT MIT DEM VERSICHERER VERBINDUNG AUFNEHMEN.

Zurückgelassene Seeleute: schnell handeln!

Falls du glaubst, dass du möglicherweise im Stich gelassen wurdest, musst du schnell handeln. Die schnellstmögliche Einreichung einer Beschwerde und Kontaktaufnahme mit der Versicherung ist von entscheidender Bedeutung. Sonst – warnt der stellvertretende Sekretär der ITF-Seeleutesektion Fabrizio Barcellona – könnten dir finanzielle Nachteile entstehen

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

Schiffseigentümer müssen eine Form von Versicherung abgeschlossen haben, die den Besatzungen direkt zugänglich ist und ausreichende Mittel vorsieht, um zeitnahe finanzielle Unterstützung an zurückgelassene Seeleute zur Verfügung zu stellen. Das bedeutet ein Ende der monatelangen Zurücklassung ohne Lebensmittel, Heuern oder Rückkehrmöglichkeit in die Heimat.

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

Die Bescheinigung über finanzielle Sicherheit muss in englischer Sprache an gut sichtbarer Stelle an Bord ausgehängt werden. Sie heißt '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.

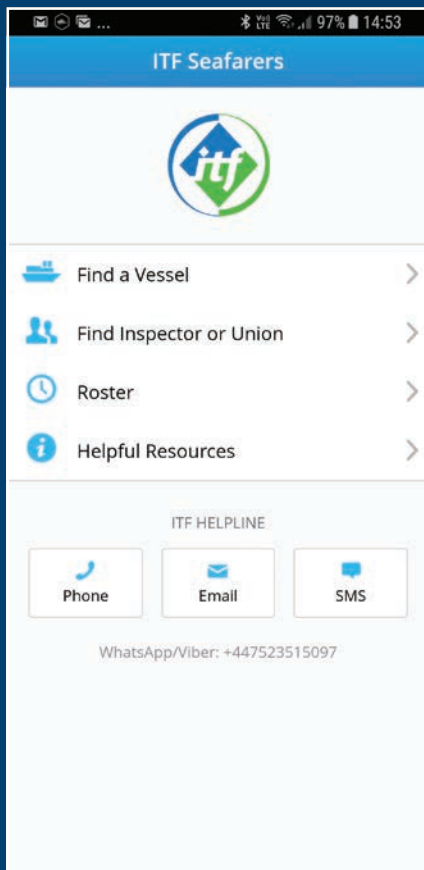
Falls du befürchtest, möglicherweise zurückgelassen zu werden, seit zwei oder mehr Monaten keine Heuern erhalten hast und heimgeschafft werden willst, musst du schnell handeln. Du solltest eine Beschwerde einreichen und mit dem Versicherer direkte Verbindung aufnehmen oder die ITF bitten, dies für dich zu tun.

Die Versicherung deckt bis zu vier ausstehende Monatsheuern sowie weitere Ansprüche aus deinem Arbeits- oder Tarifvertrag ab. Aus diesem Grund sollte man sich nicht zu spät darum kümmern. Wenn du sechs Monate mit dem Antrag wartest, bekommst du nur vier ausstehende Monatsheuern.

Die Versicherung muss sich auch auf alle angemessenen Ausgaben erstrecken, darunter:

- ausreichende Verpflegung;
- gegebenenfalls Kleidung;
- Unterkunft;
- Trinkwasser;
- erforderlicher Treibstoff für das Überleben an Bord;
- notwendige medizinische Versorgung; und
- Heimschaffungskosten ('angemessene und zügige' Reise – normalerweise per Flugzeug, und einschließlich aller vertretbaren Reisekosten wie Verpflegung, Unterkunft und Transport des persönlichen Gepäcks). ■

DER ITF-LEITFADEN: SO BEKOMMT MAN HILFE



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

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

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

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

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

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



Verfügbar auf



Kontaktaufnahme zur ITF

SMS: (+447984) 356 573

WhatsApp/Viber: (+447523) 515 097

E-Mail: seafsupport@itf.org.uk

Vor der Kontaktaufnahme zur ITF

Halte mit folgender Checkliste die relevanten Daten bereit:

Zu deiner Person

- Name
- Rang
- Staatsangehörigkeit
- Kontaktdaten

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 auffindig zu machen, kannst du die KOSTENLOSE "Shoreleave"-App herunterladen unter:

www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

Verfügbar auf



www.facebook.com/itfseafarerssupport

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 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 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

Verzeichnis der ITF-Inspektor*innen

3

NAME	FUNKTION	STAAT	HAFEN	BÜRONUMMER	MOBILTELEFON	E-MAIL
Hassen Mellis	Inspektor	Algerien	Algier	+213 21 65 31 87		mellis_hassen@itf.org.uk
Roberto Jorge Alarcón	Koordinator	Argentinien	Rosario	+54 341 425 6695	+54 9 11 4414 5687	alarcon_roberto@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 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 434525416	maguire_sarah@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 3 224 3414	+32 473 97 31 95	huijsmans_rino@itf.org.uk
Ali Zini	Inspektor	Brasilien	Paranagua	+55 41 34220703	+55 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
Nathan Smith	Inspektor	Kanada	Vancouver	+1 604 251 7174	+1 604 791 5216	Smith_Nathan@itf.org.uk
Vincent Giannopoulos	Inspektor	Kanada	Montreal	+1 514 931 7859	+1 514 970 4201	giannopoulos_vincent@itf.org.uk
Juan Villalon Jones	Inspektor	Chile	Valparaiso	+56 32 2217727	+56 99 2509565	villalon_juan@itf.org.uk
Miguel Sanchez	Inspektor	Kolumbien	Barranquilla	+57 310 657 3399	+57 310 657 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
Milko Kronja	Inspektor	Kroatien	Sibenik	+385 22 200 320	+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
Jaanus Kuiv	Inspektor	Estland	Tallinn		+372 52 37 907	Kuiv_Jaanus@itf.org.uk
Kenneth Bengts	Koordinator	Finnland	Helsinki	+358 9 615 20 258	+358 40 455 1229	bengts_kenneth@itf.org.uk
Jan Örn	Stellv. Koordinator	Finnland	Turku	+358 9 613 110	+358 40 523 33 86	orn_jan@itf.org.uk
Heikki Karla	Inspektor	Finnland	Helsinki		+358 50 4356 094	karla_heikki@itf.org.uk
Ipo Minkinen	Inspektor	Finnland	Helsinki		+358 40 7286932	minkinen_ipo@itf.org.uk
Pascal Pouille	Koordinator	Frankreich	Dunkerque	+33 3 28 21 32 89	+33 3 80 23 95 86	pouille_pascal@itf.org.uk
Corine Archambaud	Inspektor	Frankreich	Le Havre	+33 232728295	+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 261303	chijavadze_merab@itf.org.uk
Sven Hemme	Koordinator	Deutschland	Bremerhaven	+49 471 92189209	+49 151 27037384	hemme_sven@itf.org.uk
Susan Linderkamp	Stellv. Koordinatorin	Deutschland	Bremen	+49 421 330 33 33	+49 1511 2 666 006	linderkamp_susan@itf.org.uk
Hamani Amadou	Inspektor	Deutschland	Rostock	+49 381 670 0046	+49 170 7603862	amadou_hamani@itf.org.uk
Karin Friedrich	Inspektorin	Deutschland	Hamburg	+49 40 2800 6812	+49 170 85 08 695	friedrich_karin@itf.org.uk
Catherine Haizel	Inspektorin	Ghana	Tema		+233(0) 266 457 793	haizel_catherine@itf.org.uk
Liam Wilson	Inspektor	Großbritannien	Schottland	+44 1224 210 118	+44 7539 171 323	wilson_liam@itf.org.uk
Paul Keenan	Inspektor	Großbritannien	Nordostengland	+44 20 8989 6677	+44 7710 073880	keenan_paul@itf.org.uk
Tommy Molloy	Inspektor	Großbritannien	Nordwestengland	+44 151 639 8454	+44 776 418 2768	molloy_tommy@itf.org.uk
Stamatis Kourakos	Koordinator	Griechenland	Piräus	+30 210 411 6610/6604	+30 6 9 77 99 3709	kourakos_stamatis@itf.org.uk
Costas Halas	Inspektor	Griechenland	Piräus	+30 210 411 6610/6604	+30 6944 297 565	halas_costas@itf.org.uk
Nikolaos Chalas	Inspektor	Griechenland	Piräus	+30 210 411 6610	+30 69420 35 881	Chalas_Nikos@itf.org.uk
Jason Lam Wai Hong	Inspektor	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	gardarsson_jonas@itf.org.uk
B. V. Ratnam	Inspektor	Indien	Visakhapatnam	+91 8912 502 695 / 8912 552 592	+91 9 8481 980 25	ratnam_bv@itf.org.uk
Chinmoy Roy	Inspektor	Indien	Kalkutta	+91 33 2439 1312	+91 98300 43094	roy_chinmoy@itf.org.uk
K. Sreekumar	Inspektor	Indien	Chennai	+91 44 2522 3539	+91 9381001311	kumar_sree@itf.org.uk
Louis Gomes	Inspektor	Indien	Mumbai	+91 22 2261 8368	+91 8080556373	gomes_louis@itf.org.uk
Mukesh Vasu	Inspektor	Indien	Kandla	+91 2836 226 581	+91 94272 67843	vasu_mukesh@itf.org.uk
Narayan Adhikary	Inspektor	Indien	Haldia	+91 3224 252203	+91 9434517316	Adhikary_Narayan@itf.org.uk
Thomas Sebastian	Inspektor	Indien	Kochi	+91 484 2666409	+91 98950 48607	sebastian_thomas@itf.org.uk
Ken Fleming	Koordinator	Irland	Dublin	+353 1 85 86 317	+353 87 64 78636	fleming_ken@itf.org.uk
Michael Whelan	Inspektor	Irland	Dublin		+353 872501729	whelan_michael@itf.org.uk
Assaf Hadar	Inspektor	Israel	Haifa	+972 4 8512231		hadar_assaf@itf.org.uk
Francesco Di Fiore	Koordinator	Italien	Genua	+39 10 25 18 675	+39 33 1670 8367	dfiore_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	Palermo, 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
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
Yoshihiro Toyomitsu	Inspektor	Japan	Tokio	+81(0)3 5410 8320	+81 90 5306 2494	toyomitsu_yoshihiro@itf.org.uk
Betty Makena Mutugi	Inspektorin	Kenia	Mombasa	+254 721 2230027	+254 721 425828	mutugi_betty@itf.org.uk
H. K.Kim	Koordinatorin	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	+371 677 09242	+371 292 25236	petrovskis_norbert@itf.org.uk
Andrey Chernov	Inspektor	Litauen	Klaipeda		+370 699 28198	chernov_andrey@itf.org.uk
Paul Falzon	Kontakt	Malta	Valetta	+356 79969670	+356 79969670	falzon_paul@itf.org.uk
Enrique Lozano Díaz	Inspektor	Mexiko	Veracruz	+52 229 932 1367	+52 1 229 161 0700	lozano_enrique@itf.org.uk
Jose Antonio Ramirez-Pelayo	Inspektor	Mexiko	Manzanillo	+52 (314) 688-2936	+52 (1) 314 172 8089	ramirez_jose@itf.org.uk
Tomislav Markolović	Kontakt	Montenegro	Bar	+382 30 315 105	+382 69 032 257	markolovic_tomislav@itf.org.uk
Hamid Rachik	Inspektor	Marokko	Casablanca			rachik_hamid@itf.org.uk
Aswin Noordermeer	Inspektor	Niederlande	Rotterdam		+31 6 53 337522	noordermeer_aswin@itf.org.uk
Debbie Klein	Inspektorin	Niederlande	Rotterdam		+31 6 53 182 734	klein_debbie@itf.org.uk
Gijs Mol	Inspektor	Niederlande	Rotterdam		+31 622 89 08 77	mol_gijs@itf.org.uk
Koen Keehnen	Inspektor	Niederlande	Rotterdam	+31 883680368	+31 624 336109	keehnen_koen@itf.org.uk
Grahame McLaren	Inspektor	Neuseeland	Wellington	+64 4 801 7613	+64 21 292 1782	mclaren_grahame@itf.org.uk

Hilfe für Seeleute rund um die Welt



Vollständige Kontaktdaten der ITF-Inspektor*innen unter: www.itfseafarers.org/find_inspector.cfm



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

ITF AFRIKA (FRANZÖSISCHSPRACHIG)
 ABIDJAN, COTE D'IVOIRE

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

ITF ASIEN/PAZIFIK (SYDNEY)
 Melbourne

ITF ASIEN/PAZIFIK
 NEU-DELHI, INDIEN
 Tel.: (+9111) 2335 4408 / 7423 bzw. 11 2373 1669
 E-Mail: itfindia@vsnl.com
 TOKIO, JAPAN
 Tel.: (+81337) 982 770 / E-Mail: mail@itftokyo.org
 SYDNEY, AUSTRALIEN
 Tel.: (+61420) 928 780 / Tel.: (+6421) 227 1519
 E-Mail: sydneyoffice@itf.org.uk
 SINGAPUR
 52 Chin Swee Road
 #05-00 Seacare Building
 Singapur 169875
 HONGKONG
 ITF-Büro (Billigflaggenkampagne)
 Rooms 1105 Alliance Building
 133 Connaught Road C
 Sheung Wan
 Hongkong, China

NAME	FUNKTION	STAAT	HAFEN	BÜRONUMMER	MOBILETELEFON	E-MAIL
Angelica Gjestrum	Koordinatorin	Norwegen	Oslo	+47 22 82 58 24	+47 9 77 29 357	gjestrum_angelica@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 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	Gdynia/Gdansk	+48 58 6616096	+48 514 430 374	daleki_grzegorz@itf.org.uk
João de Deus Gomes Pires	Inspektor	Portugal	Lissabon	+351 21 391 8181	+351 91 936 4885	pires_joao@itf.org.uk
Jose A. Claudio Baez	Inspektor	Puerto Rico	San Juan	+1(0)212 425 1200	+1 787 318 0229	baez_jose@itf.org.uk
Adrian Mihalciou	Inspektor	Rumänien	Constanta	+40 241 618 587	+40 722 248 828	mihalciou_adrian@itf.org.uk
Sergey Fishov	Koordinator	Russland	St. Petersburg	+7 812 718 6380	+7 911 096 9383	fishov_sergey@itf.org.uk
Kirill Pavlov	Inspektor	Russland	St. Petersburg	+7 812 718 6380	+7 911 929 04 26	pavlov_kirill@itf.org.uk
Olga Ananina	Inspektorin	Russland	Noworossijsk	+7 8617 612556	+7 9887 621232	ananina_olga@itf.org.uk
Petr Osichansky	Inspektor	Russland	Wladiwostock	+7 4232 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
Daniel Tan	Kontakt	Singapur	Singapur	+65 63795666	+65 9616 5983	tan_daniel@itf.org.uk
Gwee Guo Duan	Kontakt	Singapur	Singapur	+65 6390 1611	+65 9823 4979	duan_gwee@itf.org.uk
Luz Baz	Koordinatorin	Spanien	Vigo	+34 986 221 177	+34 660 682 164	baz_luz@itf.org.uk
Gonzalo Galan	Inspektor	Spanien	Las Palmas		+34 638809166	galan_gonzalo@itf.org.uk
Juan Garcia	Inspektor	Spanien	Valencia	+34 96 367 06 45	+34 628 565 184	garcia_juan@itf.org.uk
Marc Marti Gil	Inspektor	Spanien	Barcelona		+34 699 550 578	marti_marc@itf.org.uk
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 77 314 7005	perera_ranjan@itf.org.uk
Annica Barning	Koordinatorin	Schweden	Malmö		+46 70 57 49 714	barning_annica@itf.org.uk
Fredrik Bradd	Stellv. Koordinator	Schweden	Umea	+46 10 4803103	+46 761006445	bradd_fredrik@itf.org.uk
Göran Larsson	Inspektor	Schweden	Göteborg	+46 10 480 3114	+46 70 626 7788	larsson_goran@itf.org.uk
Haakan Andre	Inspektor	Schweden	Norrköping	+46 8 791 41 02	+46 70 574 2223	andre_hakan@itf.org.uk
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
Muzaffer Civelek	Inspektor	Türkei	Istanbul		+90 535 663 3124	civelek_muzaffer@itf.org.uk
Nataliya Yefrimenko	Inspektorin	Ukraine	Odessa	+380 482 429 901	+380 50 336 6792	yefrimenko_nataliya@itf.org.uk
Dwayne Boudreaux	Koordinator	USA	Golfküste	+1 504 581 3196	+1 504 442 1556	boudreaux_dwayne@itf.org.uk
Enrico Esopa	Koordinator	USA	Ostküste	+1 201 434 6000 (ext 240)	+1 201 417 2805	esopa_enrico@itf.org.uk
Jeff Engels	Koordinator	USA	Westküste		+1 206 331 2134	engels_jeff@itf.org.uk
Barbara Shipley	Inspektorin	USA	Baltimore/Norfolk	+1 757 622 1892	+1 202 412 8422	shipley_barbara@itf.org.uk
Corey Connor	Inspektor	USA	Charleston		+1 843 469 5611	connor_corey@itf.org.uk
Martin D. Larson	Inspektor	USA	Portland		+1 503 347 7775	larson_martin@itf.org.uk
Sam Levens	Inspektorin	USA	San Francisco	+1 415 775 0533	+1 415 490 8956	Levens_sam@itf.org.uk
Shwe Tun Aung	Inspektor	USA	Houston	+1 713 659 5152	+1 713 447 0438	aung_shwe@itf.org.uk
Stefan Mueller-Dombois	Inspektor	USA	Los Angeles - 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 auf Billigflaggschiffen 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 ganz falsch sein.

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

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

ITF-Gewerkschaftsvertreter*innen dies erklären.

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

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

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

Schiffsunglücke

Es gibt internationale Richtlinien, die sicherstellen, dass Seeleute fair behandelt werden, falls ihr Schiff in einen Unfall auf See verwickelt wird. Dies gilt für die Behandlung durch den Reeder, den Hafen, den Küstenstaat, den Flaggenstaat oder auch durch die Gesetze ihres eigenen Staates. Hier informieren wir dich über deine Rechte in einem solchen Fall:

- 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

Achtung Seeleute: Vorsicht vor Betrugsmaschen!

Vorsicht bei einem großartigen Jobangebot aus heiterem Himmel, denn es könnte sich um Betrug handeln, warnt Fabrizio Barcellona, stellvertretender Sekretär der ITF-Seeleutesektion

Man sollte alle ungebetenen Stellenangebote per E-Mail mit äußerster Vorsicht behandeln. Erst denken, dann handeln. War es von einer bekannten Schifffahrts- oder Kreuzschifffahrtsgesellschaft? Sind die Heuern fantastisch? Falls ja, handelt es sich um Betrug.

Diese Ratschläge gelten auch für Stellenangebote, die auf Facebook erscheinen. Man sollte sich folgende Frage stellen: Warum sollte eine Schifffahrts- oder Kreuzschifffahrtsgesellschaft über diese Person oder Facebook Arbeitskräfte rekrutieren?

Anwerbebetrügereien, die auf Seeleute abzielen – und ganz besonders auf solche, die nach Jobs in der Kreuzschifffahrt Ausschau halten – haben stark zugenommen. Die Betrüger richten eine Webseite ein, benutzen üblicherweise einen echten Unternehmensnamen mit Logo und verbreiten die Nachricht dann über direkte E-Mails, Werbung, kostenlose Anzeigen und zunehmend über soziale Netzwerke.

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. Dabei handelt es sich definitiv um Betrug, denn Visagebühren sollten vom Schiffseigentümer übernommen werden, und die geforderte Zahlung von Agenturgebühren durch Seeleute für die Vermittlung jeglicher Position an Bord verstößt gegen das Seearbeitsübereinkommen (MLC).

Man sollte den Betrügern nichts zahlen. Sie verlangen sonst immer mehr.

Du bist sogar gefährdet, wenn du zunächst das Stellenangebot angenommen, dich dann aber geweigert hast, die erste Gebühr zu bezahlen. Die Betrüger werden dich um Informationen gebeten haben – Geburtsdatum, Heimatadresse, Scan deines Passes – die sie für Identitätsdiebstahl verwenden können. Solltest du deine Bankdaten angegeben haben, musst du sofort deine Bank benachrichtigen, sonst wird dein Konto geplündert.

Was kann man machen?

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

Alle Jobangebote überprüfen. Sofort löschen, falls eines ungebeten per E-Mail kam, und deine Freunde warnen.

Vorsicht 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 renommierter Kreuzfahrtgesellschaften und großer Reedereien besuchen. Achte auf Warnsignale auf der Seite, und nimm im Zweifelsfall Verbindung zur offiziellen Geschäftsstelle auf. Die offiziellen Webseiten von Kreuzfahrtunternehmen beinhalten normalerweise einen eigenen Abschnitt mit Stellenangeboten an Land und an Bord, wohin man auch den Lebenslauf senden kann – und viele Betreiber veranstalten sogar kostenlose Rekrutierungsereignisse.

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

Häufige Anzeichen für Betrugsmaschen

- **Jedes ungebetene Jobangebot**
- **Jede Geldanforderung**
- **Jede Bitte um Bankverbindungsdaten**
- **Jede Aufforderung, persönliche Dokumente wie Pass oder Befähigungszeugnisse einzuscannen**
- **Eine Mobiltelefonnummer, besonders als Hauptkontaktangabe für eine vermeintliche Geschäftsstelle**
- **Eine internationale Vowahlnummer, die nicht passt. So steht z. B. +234 für Nigeria.**
- **E-Mail-Adressen, die nicht den Namen des Unternehmens einschließen – sie wären niemals von einem kostenlosen Provider wie gmail, globomail, Yahoo**
- **E-Mail-Adressen, in denen die Länder-Domain sich vom vermeintlichen Standort der Geschäftsstelle unterscheidet**
- **Falsch geschriebene oder ungrammatische Mitteilungen**

Historische neue Gesetzgebung zur Bekämpfung von Gewalt am Arbeitsplatz

Nach jahrelanger Kampagnenarbeit durch die ITF und die globale Gewerkschaftsbewegung stellt das erste internationale Gesetz zu Gewalt und Belästigung am Arbeitsplatz einen bedeutenden Durchbruch für Seeleute und andere Verkehrsbeschäftigte dar. Das *Seeleute-Bulletin* berichtet

Die neue Gesetzgebung wurde im Juni 2019 von der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) verabschiedet. Ausgestaltet wurde es auf der Grundlage des Übereinkommens 190 (ein rechtsverbindliches internationales Abkommen) und der Empfehlung 206 (unverbindliche Richtlinien zur Anwendung des Übereinkommens).

Diese neue IAO-Norm erkennt das Recht jeder/s Einzelnen auf ein Arbeitsumfeld ohne Gewalt und Belästigung an und findet in allen Sektoren Anwendung, insbesondere im Verkehrsbereich.

Mit dem Gesetz wird klargestellt, dass die Arbeitswelt über den Arbeitsplatz hinausgeht. Es umfasst Vorkommnisse, die im Rahmen der Arbeit, in Bezug zur Arbeit oder aus der Arbeit hervorgehen. Dazu gehören Vorfälle, die sich an Orten ereignen, wo die/der Beschäftigte sanitäre Anlagen benutzt und auf dem Weg zum und vom Arbeitsplatz. Das ist wirklich wichtig für alle Beschäftigten im Verkehrssektor – Männer und Frauen.

Als wichtiger Meilenstein erkennt das Gesetz darüber hinaus die Folgen häuslicher Gewalt an sowie die notwendige Minderung der Auswirkungen häuslicher Gewalt auf die Arbeitswelt, und stellt dazu eine Reihe möglicher Maßnahmen vor.

Gewalt und Belästigung können Beschäftigten – insbesondere Frauen – den Zugang zu Arbeitsplätzen und Karriereentwicklung versperren. Das neue Gesetz wird dazu beitragen, diese Hindernisse zu beseitigen. Es bietet eine solide Grundlage dafür, dass Arbeitsverhältnisse auf sicherer und menschenwürdiger Arbeit beruhen und niemand schutzlos zurückbleibt.

Die ITF und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften machen sich dafür stark, dass Regierungen rund um die Welt das neue Gesetz ratifizieren und umsetzen, damit dessen Zielsetzung für Beschäftigte am Boden, auf See und in der Luft zur Wirklichkeit wird.

Weibliche und männliche Seeleute, Hafen- und Fischereibeschäftigte können sich an dieser Kampagne beteiligen – mit einer E-Mail an women@itf.org.uk gibt es weitere Infos. ■

“Diese historische neue globale Norm muss zu Maßnahmen führen, welche Gewalt und Belästigung in der Arbeitswelt beenden und verhindern...Das Leben der ITF-Gewerkschaftsmitglieder – insbesondere das der weiblichen Verkehrsbeschäftigten – wird sich als unmittelbare Folge verbessern.”

Diana Holland, Vorsitzende des ITF-Ausschusses für weibliche Beschäftigte in der Verkehrswirtschaft



Einsatz für Chancengleichheit weiblicher Seeleute

Das Seeleute-Bulletin befragt Lena Dyring, Leiterin der Kreuzfahrtabteilung beim norwegischen Norsk Sjømannsforbund (NSF), über ihr Leben im maritimen Bereich

Warum hast du dich für eine Laufbahn im maritimen Sektor entschieden?

Mich hat die maritime Branche schon immer fasziniert, weil sie hier in Norwegen eine sehr hohe Sichtbarkeit und viel Tradition hat. Mein Arbeitsleben begann jedoch in der landseitigen Hotelindustrie. In die Seeschifffahrt geriet ich eher zufällig, als ich 2004 nach Miami zog und Johan Øyen kennenlernte, Legende der NSF-Kreuzfahrt und der allgemeinen Bewegung für Arbeitnehmerrechte. Ich begann meine Tätigkeit bei der Gewerkschaft und habe es nie bereut.

Was interessiert dich am meisten bei deiner derzeitigen Tätigkeit für die Gewerkschaft?

Arbeitnehmerrechte sind von grundlegender Bedeutung für die Gleichberechtigung arbeitender Menschen, insbesondere für Frauen. Ich bin in der glücklichen Lage, eine Arbeitsstelle zu haben, in der ich das zu einem kleinen Teil beeinflussen kann. Dafür bin ich ewig dankbar, denn dadurch

erhält das tagtägliche Aufwachen und zur Arbeit Gehen einen Sinn. Darüber hinaus darf ich in einem internationalen Umfeld in einer Branche arbeiten, die sich ständig verändert und entwickelt. Meine Arbeit verbindet meine beiden Lieblingsbereiche – das Maritime und das Gastgewerbe.

Ich reise viel, hauptsächlich im Rahmen von Kreuzfahrt-Tarifverhandlungen, Schiffsbesuchen und Vortragsterminen. Als Koordinatorin des Kreuzschiffahrtsteams besuche ich unsere Vertreter*innen in Norwegen, Puerto Rico und Indonesien. Sie bewältigen den Großteil der Schiffsbesuche, Beschwerden sowie Seminarverwaltung in der Kreuzschiffahrt.

Du bist auch die Frauenbeauftragte der ITF-Seeleutesektion – was beinhaltet das?

Durch diese Funktion bin ich die Sprecherin weiblicher Seeleute rund um die Welt in den obersten Entscheidungsgremien der ITF. Die Aufgabe stellt auch eine einzigartige Chance dar, zu den Herausforderungen und Möglichkeiten von Frauen in der Seeschifffahrt das Wort zu ergreifen und zu einer positiven Wandlung für Frauen in dieser Branche beizutragen.

Was sind die größten Herausforderungen, mit denen weibliche Seeleute heute konfrontiert werden?

Es gibt nach wie vor einige Herausforderungen für weibliche Seeleute. Allein die Tatsache, dass Frauen nur ein bis zwei Prozent der Gesamtzahl von Seeleuten darstellen, ist an sich schon eine Herausforderung, da dies einige Frauen veranlassen könnte, bei der Wahl einer Berufslaufbahn auf See zu zögern. Auch grassieren immer noch traditionelle Vorstellungen, dass die Seefahrt nichts für Frauen sei. In manchen Teilen der Welt finden weibliche Absolventen von Schifffahrtsakademien nur sehr schwer eine sinnvolle Beschäftigung, auch wenn sie bessere Ergebnisse als ihre männlichen Pendanten vorweisen können. Sexuelle Belästigung, oder auch nur die Angst vor sexueller Belästigung, hält Frauen ebenfalls zurück.

Ich möchte jedoch betonen, dass in den letzten Jahren viele positive Veränderungen stattgefunden haben. Man konzentrierte sich verstärkt darauf, Frauen für die Seeschifffahrt zu gewinnen und sie dort dann auch zu halten. Wir erkennen größere Bemühungen um nach Geschlechtern ausgewogenes Personal und gute Arbeitsatmosphäre an Bord. Dies schafft ein besseres Arbeitsumfeld sowohl für Männer als auch Frauen. ■

ITF unterstützt Seeleute in Gefahrengebieten

Steve Yandell, leitender Sektionsassistent der ITF-Seeleutesektion, erläutert die Aktivitäten der ITF zur Risikobeschränkung für Seeleute, die auf Schiffen in Piraterie- oder Konfliktgebieten fahren

Bei einem Piratenangriff oder bewaffneten Raubüberfall auf See sind die Seeleute an vorderster Front und riskieren Verletzungen, Übergriffe, Geiselnahme und Tod.

Die Überfälle haben dramatisch zugenommen und betrafen Tausende von Seeleuten und ihre Angehörigen.

Im Golf von Guinea gehören Piratenangriffe und bewaffnete Raubüberfälle zu den Dauerproblemen. In den ersten neun Monaten 2019 entfielen auf diese Region vor den Küsten Nigerias, Guineas, Togos, Benins und Kameruns 86 Prozent der Pirateriefälle, bei denen Besatzungsmitglieder als Geiseln genommen wurden.

Dieses schreckliche Verbrechen belastet jedoch auch andere Teile der Welt. Viele Überfälle sind in den letzten Jahren in der Straße von Singapur verübt worden; speziell betroffen waren Indonesien, Malaysia und die Philippinen. Südamerika wurde die jüngste Region, in der mit mehreren Fällen gewalttätigen bewaffneten Raubes auf Schiffe vor Anker 2019 ein Anstieg zu vermelden war. Nur ständige Wachsamkeit und schwer bewaffnete Patrouillen internationaler Kriegsschiffe haben eine Wiederholung der zahlreichen Angriffe verhindern können, die sich vor ein paar Jahren um den Golf von Aden ereigneten.

Schiffsbesatzungen erleiden womöglich ein schreckliches Martyrium, wenn sie aus erster Hand Piratenangriffe erfahren, und werden Angstzustände erleben, wenn sie einen bekannten Piraterie-Brennpunkt befahren.

In den frühen Morgenstunden des 4. November 2019 enterten bewaffnete Angreifer den griechischen Tanker *Elka Aristotle*, als sie vor Lomé (Togo) vor Anker lag. Vier von 24 Besatzungsmitgliedern befanden sich an Bord und wurden entführt: zwei Filipinos, ein Grieche und ein Georgier. Bewaffnete Sicherheitskräfte hatten laut Bericht der togolesischen Marine versucht, die Angreifer abzuwehren, doch einer wurde angeschossen und verwundet.

Dabei handelte es sich um den zweiten Pirateriefall innerhalb von drei Tagen, nachdem vor der Küste Benins der norwegische Massengutfrachter *JJ Ugland* geentert und neun Besatzungsmitglieder entführt wurden.

Im Juni 2019 brachten die ITF, der Baltic and International Maritime Council, die Internationale Schifffahrtskammer und das Oil Companies International



Marine Forum Regierungen, Experten sowie Akteure des Industriezweigs zusammen, um die menschlichen und wirtschaftlichen Auswirkungen von Piraterie und bewaffnetem Raubüberfall im Golf von Guinea zu thematisieren und Lösungsmöglichkeiten für die derzeitige Krise zu besprechen.

Schutz für Seeleute in Konfliktgebieten

Nach der Beschlagnahmung der *Stena Impero* am 19. Juli 2019 führte die ITF den Aufruf der Branche an, im Konflikt in der Straße von Hormus um den Golf von Oman Ruhe zu bewahren. Sie stellte sicher, dass das Gebiet zur kriegsähnlichen "Vorläufigen Erweiterten Gefahrenzone" erklärt wurde, womit Seeleute, die in dem Gebiet angegriffen werden, eine Bonuszahlung sowie im schlimmsten Fall eine doppelte Entschädigung bei Tod oder Erwerbsunfähigkeit erhalten.

Bei solchen Konflikten arbeitet die ITF mit der Seeschifffahrtsindustrie zusammen, um dazu aufzurufen, eine diplomatische Lösung zu erzielen, Seeleuten unbeschadet weiterhin die Durchführung ihrer Arbeit zu erlauben und die Unterstützung aller Staaten bei der angestrebten Freilassung gefangener Seeleute zu erhalten. ■

ITF-Inspektor*innen auf deiner Seite

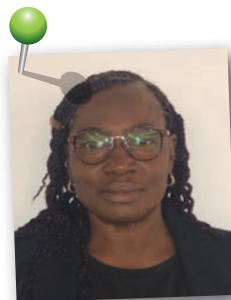
ITF-Inspektor*innen kämpfen rund um die Welt um Durchsetzung und Schutz der Rechte von Seeleuten. Das *Seeleute-Bulletin* stellt das spanische Team sowie die neuen Inspektor*innen vor und verdeutlicht umseitig, wie die Inspektor*innen neue Häfen und Staaten erreichen

Wir stellen die neuesten Inspektor*innen vor:



Jose A. Claudio Baez

(San Juan, Puerto Rico) war Hafearbeiter und Aufseher (Steuerung des Ladens und Löschens von Schiffen), und er ist Präsident der Ausschusswahlen der Geschäftsstelle 1740 seiner Gewerkschaft. Als Inspektor kann er die Rechte der Seeleute verteidigen und darauf achten, dass sie respektvoll behandelt werden. Jose ist sehr darauf bedacht, Seeleuten zu einem Ort zu verhelfen, wo sie in ihrer Freizeit entspannen und mit kostenlosem WiFi Kontakt zu ihren Angehörigen halten können.



Catherine Haizel

(Tema, Ghana) arbeitete 15 Jahre auf See, bevor sie ausschied und Lehrbeauftragte an der regionalen Schifffahrtsuniversität wurde. Als Inspektorin ist sie hauptsächlich für die beiden Häfen von Tema und Takoradi zuständig. Catherine setzt sich für verbesserte Arbeitsbedingungen für Seeleute ein und will, dass ghanaische Häfen anlaufende Schiffe unter einem Tarifvertrag fahren.



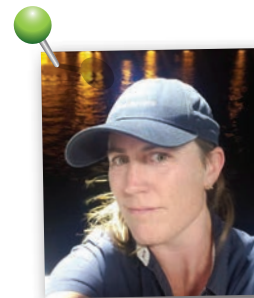
Hassen Mellis

(Algier, Algerien) fuhr 27 Jahre zur See, zuletzt als Erster Offizier auf algerischen Flüssigerdgastankern. Von Anfang an Mitglied in der Gewerkschaft FNTT/UGTA, ist er seit 2017 aktiv in der ITF. Hassen betrachtet seine Tätigkeit als Inspektor als "ehrenvolle Herausforderung" und wird sein Bestes tun, um Seeleuten in schwierigen Situationen zu helfen und sicherzustellen, dass Schiffseigentümer nationale und internationale Arbeitsnormen einhalten.



Hamid Rachik

(Casablanca, Marokko) war 12 Jahre lang nautischer Offizier und Erster Offizier auf marokkanischen und russischen Schiffen. Danach war er als Manager eines Containerterminals im Hafen von Casablanca tätig und ist erster stellvertretender Generalsekretär der Hafen- und Seeleutesektion der marokkanischen Gewerkschaft UMT. Hamid will seine Erfahrung und sein Wissen einsetzen, um Seeleuten zu anständigen, sicheren und respektablen Arbeitsbedingungen zu verhelfen.



Sam Levens

(San Francisco, USA) bringt einen großen Erfahrungsschatz mit in die ITF – darunter 14 Jahre als Decksfrau im Fährdienst der Bucht von San Francisco, sowie gewerkschaftliche Organisation und Aktivismus bei der International Longshore and Warehouse Union und kommunalen Organisationen. Sam freut sich sehr darauf, einen größeren Einfluss auf die weltweiten Rechte von Seeleuten zu haben sowie Solidarität mit örtlichen Gruppen und Gewerkschaften in ganz Nordkalifornien aufzubauen.

Fokus auf das spanische Team

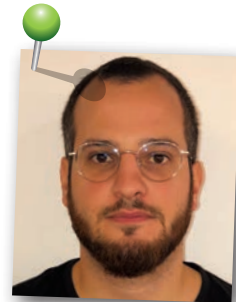
Das fünfköpfige spanische Inspektor*innen-Team ist eines der größten der ITF und bietet Seeleuten Unterstützung und Hilfe entlang der fast 8.000 km langen Küste Spaniens. Obwohl in großen Häfen ansässig, ist jede/r Inspektor*in auch für weitere Häfen zuständig.

Aufgrund der strategischen Lage Spaniens an der Schnittstelle der Mittelmeer-, Atlantik-, afrikanischer Küsten- und Nordseerouten unterstützt das Team Seeleute vieler Nationalitäten und muss sich um extreme Fälle von zurückgelassenen Seeleuten kümmern.

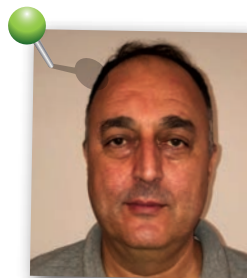
Die Inspektor*innen sind bei den drei spanischen ITF-Mitgliedsgewerkschaften (FeSMC-UGT, CCOO und ELA) beschäftigt. Sie arbeiten stark als Team zusammen und haben ein wichtiges Netzwerk maritimer Kontakte aufgebaut, das ihnen eine gute Zusammenarbeit mit der Hafenstaatenkontrolle ermöglicht, um schwierige Fälle zu lösen.



Luz Baz, Teamkoordinatorin (Sitz in Vigo, zuständig für Nordwestspanien) Sie qualifizierte sich als Anwältin und nautische Offizierin, bevor sie 2006 als ITF-Inspektorin ernannt wurde. Sie sieht ihre Tätigkeit als "eine der besten der Welt" an, da sie ihr Wissen, ihre Erfahrung und ihre Leidenschaft für die Verteidigung der Rechte von Seeleuten und Fischereibesetzungen verbinden kann.



Marc Martí (Sitz in Barcelona, zuständig für Katalonien und die Balearen) Mit 20 Jahren wurde er Hafenant und vertrat acht Jahre lang die Gewerkschaft CCOO. Diese Konfrontation mit der Ausbeutung und Schutzlosigkeit von Seeleuten führte dazu, dass er 2019 in das Inspektor*innenteam aufgenommen wurde.



Mohamed Arrachedi (Sitz in Bilbao, zuständig für Nordspanien) Er schloss sich der ITF 2001 als Inspektor an. Seeleute und Team profitieren von seinen sprachlichen Fähigkeiten und seiner Erfahrung im Umgang mit verschiedenen Kulturen. Seit Januar 2018 baut Mohamed das ITF-Netzwerk Arabische Welt & Iran auf und koordiniert die Kontakte in dieser Region.



Juan García (Sitz in Valencia, zuständig für die 776 km lange östliche Mittelmeerküste Spaniens) Seine 16jährige Erfahrung als Besatzungsmitglied und Kapitän lehrte ihn, die Schwierigkeiten des Lebens auf See zu erkennen. Er schloss sich 2010 der ITF an und hat seither fast 900 Inspektionen und Fälle abgewickelt.



Gonzalo Galán (Sitz in Las Palmas, zuständig für die Kanarischen Inseln). Seit 2014 Inspektor, ist er auch einer des ITF-Inspektor*innen-Teams, die sich der Fischereiwirtschaft widmen; er koordinierte im Jahr 2019 Fälle von Fischereifahrzeugen auf globaler Ebene.

ITF baut Inspektor*innen-Netzwerke aus

In Staaten und Häfen, wo es aus Gründen der Geografie, der Politik oder der Kapazität keine ITF-Inspektor*innen gibt, sind Seeleute besonders schutzbedürftig.

Nur wenige Inspektoren konnten in der Arabischen Welt tätig sein, wo es einige der schlimmsten Fälle von Ausbeutung gibt. Daher hat die ITF im Januar 2017 in dieser Region eine gewerkschaftliche Kontaktstruktur aufgebaut, um die Kapazitäten zur Unterstützung von Seeleuten in Schwierigkeiten durch die Bearbeitung und Koordinierung ihrer Hilferufe zu verstärken.

Der Erfolg des Netzwerkes ermutigte die ITF dazu, anderswo ähnlich vorzugehen. Im April 2019 starteten Gewerkschaften das Netzwerk Lateinamerika & Karibik, und das Netzwerk Asien/Pazifik wurde später im selben Jahr eingerichtet. In Westafrika wird das Netzwerk seit 2011 betrieben, wurde jedoch 2018 neu gestaltet.

Mit den Netzwerken soll auch sichergestellt werden, dass Schiffseigentümer ihre Verpflichtungen hinsichtlich angemessener Heuern sowie der Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord einhalten.

Die von den der ITF angeschlossenen Gewerkschaften ernannten Kontaktpersonen nehmen an einer zweitägigen Schulung mit folgenden Inhalten teil: Arbeitsrechte von Seeleuten laut Seearbeitsübereinkommen (MLC), ITF-Verträge und das Billigflaggensystem sowie die Rolle des ITF-Inspektor*innen-Teams beim Schutz der Arbeits- und Lebensbedingungen von Seeleuten.

Netzwerk Lateinamerika/Karibik

In ganz Lateinamerika sind Seeleute und Hafenbeschäftigte Angriffen auf ihre Rechte auf sichere und anständige Arbeitsbedingungen ausgesetzt. Das 23-köpfige Netzwerk verteidigt die Rechte ausgebeuteter internationaler Seeleute, schützt Seeleute im Binnenhandel und setzt sich für Hafenbeschäftigte ein, die landseitig schwere Hebearbeiten durchführen. Es unterstützt die Seeleute an Bord in Häfen ohne ITF-Inspektor*in und will bestimmte Häfen abdecken, wo Probleme der Hafenbeschäftigten ganz oben auf der Tagesordnung der ITF und der regionalen Gewerkschaften stehen. Wie beim Netzwerk Arabische Welt unterstützt es auch bei der Organisation und Informationssammlung für maritime Kampagnen der ITF.



Kontaktaufnahme zum Netzwerk-Koordinator Lateinamerika/ Karibik:

Juan Villalon-Jones (Chile)

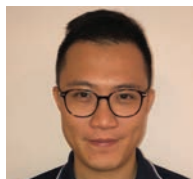
Tel.: (+569) 9250 9565

E-Mail: villalon_juan@itf.org.uk

(Antigua & Barbuda, Barbados, Chile, Kolumbien, Costa Rica, Dominica, El Salvador, Guatemala, Guyana, Nicaragua, Peru, St. Lucia, Trinidad & Tobago, Uruguay, USA - San Diego, Venezuela)

Netzwerk Asien/ Pazifik

Dieses Netzwerk besteht aus acht Kontaktpersonen und will Seeleuten auf Hochseeschiffen Hilfe vor Ort leisten. Im Februar 2019 begann man mit der Kontaktaufnahme zu Gewerkschaften in Ländern ohne ITF-Inspektor*innen, um deren Unterstützung bei der Errichtung eines Kontaktnetzwerkes zu gewinnen. Bis Oktober 2019 hatten sich acht Länder angeschlossen, und die ITF konnte die ernannten Kontaktpersonen noch im selben Monat erfolgreich schulen.



Kontaktaufnahme zum Netzwerk-Koordinator Asien/Pazifik:

Jason Lam (Hongkong)

Tel.: (+852) 9735 3579

E-Mail: lam_jason@itf.org.uk

(Bangladesch, Kambodscha, Malaysia, Myanmar, Pakistan, Papua-Neuguinea, Solomon-Inseln, Thailand)

Netzwerk Westafrika

Das zehnköpfige Netzwerk will die Fähigkeiten und Kenntnisse der Kontaktpersonen, die Qualität der Berichterstattung nach Schiffsbesuchen und unsere Beziehung zu mit dem Seearbeitsübereinkommen in Verbindung stehenden örtlichen Behörden verbessern. Es wirbt auch bei den Regierungen der Region um Ratifizierung des MLC. Die meisten Schiffsbesuche werden in fünf der sechs Länder mit Kontaktpersonen durchgeführt, die Mehrzahl in der Elfenbeinküste. 2018 haben wir mehr als 80 Schiffsbesuche

durchgeführt; in der ersten Hälfte 2019 waren es mehr als 45. Wir planen eine weitere Steigerung der Besuche, da wir erhebliche Arbeitsprobleme auf Billigflaggenschiffen in unseren Häfen haben.



Kontaktaufnahme zum Netzwerk-Koordinator Westafrika:

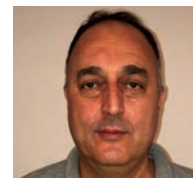
Luiz de Lima (Brasilien)

Tel.: (+559) 6455 7094

E-Mail: delima_luiz@itf.org.uk

(Benin, Elfenbeinküste, Ghana, Guinea-Bissau, Senegal, Togo)

Netzwerk Arabische Welt & Iran



Kontaktaufnahme zum Netzwerk-Koordinator Arabische Welt & Iran:

Mohamed Arrachedi (Spanien)

Tel.: (+346) 2941 9007

E-Mail: arrachedi_mohamed@itf.org.uk

(Algerien, Bahrain, Iran, Irak, Jordanien, Kuwait, Libanon, Libyen, Marokko, Oman, Sudan, Tunesien, Vereinigte Arabische Emirate, Jemen)

Siehe die neuesten Nachrichten vom Netzwerk Arabische Welt & Iran auf den Seiten 28-29.



Seeleute: stets zu Veränderungen bereit

© Fraunhofer IGD / Flensburg: Schiffbau-Gesellschaft

Was die Anpassung an Veränderungen betrifft, haben sich Seeleute schon seit langem bewährt. Aus diesem Grund wird es immer eine Funktion für erfahrene Seeleute in einer von Hochtechnologie und Digitalisierung gestalteten Schifffahrtsindustrie geben, so Jihyeon Gina Kim, ITF-Assistentin für Arbeitsbeziehungen zur Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO)

Seit nunmehr 200 Jahren hat die Schifffahrtsindustrie schon viele Änderungen erfahren, darunter die Einführung der Automatisierung. Der Wandel von Segeln zu Dampf, von Dampf zu Diesel, von Kohle zu Öl, von Öl zu neuen Treibstoffgemischen sowie die Einführung von Radar, elektronischen Seekarten, Informationssystemen (ECDIS) und elektronischen Zertifikaten gehören dazu.

Und durch diesen Wandel hinweg waren die Seeleute da, 24 Stunden am Tag und 7 Tage pro Woche.

Die Automatisierung forderte von den Besatzungen die Durchführung neuer technischer und betrieblicher Aufgaben mit Hilfe von Maschinen, wobei jederzeit sachgerechte Entscheidungen getroffen werden mussten. Sie verlangte von den Seeleuten, sich den unterschiedlichen Umständen mit ordnungsgemäßen und zeitgerechten Kompetenzen und Qualifikationen anzupassen.

Durchweg liefen Seeleute die Gefahr, einen Unfall zu erleiden, manchmal sogar ihr Leben zu verlieren. Und viel zu oft wurden Seeleute für Dinge verantwortlich gemacht, die außerhalb ihrer Kontrolle lagen, und dafür kriminalisiert. Doch Seeleute haben das alles ausgehalten und der Welt gezeigt, was sie können.

Doch wie sieht es heute aus? Man spricht über Schifffahrt 4.0 oder Maritime Industrie 4.0; es handelt sich um Digitalisierung und Hochtechnologie. Vielleicht ist uns die Bezeichnung unbemannte oder autonome Schiffe eher bekannt. Ganz gleich, ob es sich um keine Menschen oder wenige Menschen handelt: Automatisierung und Digitalisierung begannen vor mehr als einem halben Jahrhundert.

Zu den Zielsetzungen gehören nun die Verringerung der Umweltverschmutzung durch Einsatz von sauberem Treibstoff; der Schutz des Lebens auf See; die Reduzierung von Verwaltungslasten; erhöhte Sicherheit für Schiffe und Ladungen durch hochverschlüsselte Datenaustauschprogramme; sowie die Minimierung von Umkehr- und Ladezeiten für Schiffe im Hafen zwecks Kundenzufriedenheit.

Die Schifffahrtsbranche rechnet aufgrund wirtschaftlicher und dem Umweltschutz dienender Vorzüge mit einer Zunahme des Seehandels. Die zunehmende Vernetzung unter den verschiedenen Transportbereichen in den Lieferketten wird auch neue Rollen mit sich bringen. Es wird ein höherer Personalbedarf mit neuen Qualifikationen und Befähigungen an Bord oder an Land entstehen, der die Anpassungsfähigkeit an hochentwickelte und dynamische Betriebssituationen sicherstellt.

Trotz allem werden jedoch authentische nautische Kenntnisse, Fertigkeiten, Kompetenz, Erfahrung und Expertise immer gefragt sein. Bei technologischer Entwicklung geht es nicht darum, den Faktor Mensch aus der Seeschifffahrt zu entfernen, sondern die Sicherheit zu erhöhen. Man wird Erfahrung auf See immer als attraktive, herausragende Qualifikation betrachten, die in der Schifffahrtsbranche Türen öffnet und es Seeleuten ermöglicht, lebenslange berufliche Laufbahnen zu verfolgen.

Meines Erachtens müssen wir Antworten auf folgende Fragen zu autonomen Schiffen erhalten: Werden die Fernbediener ordnungsgemäß ausgebildete Seeleute sein? Würden Schiffseigentümer es als rentabel ansehen, eine Instandhaltungsmannschaft an Bord auszuschließen und die Arbeiten an Land durchzuführen? Können wir dem aktuellen Netzsicherheitsniveau vertrauen?

Insgesamt gehe ich jedoch davon aus, dass die Technologie richtig eingesetzt werden muss, weil es immer Seeleute geben wird. ■

In das Wohlbefinden von Seeleuten investieren

Das *Seeleute-Bulletin* untersucht die Bemühungen der ITF und ihrer Gewerkschaften, eine größere Aufgeschlossenheit und Sensibilisierung für heikle Themen wie psychische und sexuelle Gesundheit zu schaffen, damit die Schifffahrtsbranche das Wohlbefinden von Seeleuten ernster nimmt

ITF fordert Einbeziehung von Wohlbefinden bei Ausbildung von Seeleuten

Damit junge Seeleute sich besser um ihre psychische und sexuelle Gesundheit kümmern können, hat die ITF ein neues Modul zu Wohlbefinden für maritime Bildungseinrichtungen vorgelegt. Dr. Syed Asif Altaf, Koordinator des globalen ITF-Programms zu Wohlbefinden und HIV/Aids, gibt dazu Erläuterungen



Die Forschung zeigt, dass unter Seeleuten aller Alterstufen, Nationalitäten und Diensträngen ein hohes Niveau an Stress und Depression zu finden ist. (Mehr dazu auf Seite 34.)

Zur Stress- und Depressionsanfälligkeit von Offizieranwärter*innen gibt es weniger Studien, doch einige Sekundärdaten sind äusserst besorgniserregend. Von den 2015 dem P&I-Klub in Großbritannien gemeldeten Todesfällen unter Besatzungsmitgliedern waren rund 40 Prozent Offizieranwärter*innen. Vereinsamung und der Einfluss sozialer Medien wurden in manchen Fällen als Gründe genannt.

Als Reaktion darauf möchte die ITF, dass alle jungen Berufseinsteiger in der Seeschifffahrt besser mit Stress an Bord und an Land umgehen können. Experten in Sachen Verhaltensänderung machen geltend, dass die Chancen einer nachhaltigen Wirkung höher sind, wenn Fragen der psychischen Gesundheit frühzeitig aufgegriffen werden.

Hotline bietet gestressten Seeleuten Hilfe

Um Seeleuten bei der Bewahrung ihres Wohlbefindens zu helfen, hat die Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines (AMOSUP) eine 24 Stunden an sieben Tagen die Woche besetzte Hotline für Mitglieder mit psychischen Problemen an Bord geschaffen. Camille Simbulan, AMOSUP-Leiterin für Sonderprojekte und Koordinatorin für Frauen und Jugend, berichtet

Seeleute wissen, dass lange Abwesenheit auf See und Trennung von ihren Familien Auswirkungen auf ihre Gefühle und ihre psychische Gesundheit haben können. Untersuchungen der ITF und anderer Stellen haben gezeigt, dass Stress, Depression und Unruhe Seeleute in echte Schwierigkeiten bringen können und dass gute psychische Gesundheit für die Arbeitsleistung sowie das allgemeine Wohlbefinden entscheidend ist.

Aus diesem Grund beschloss AMOSUP die Einrichtung einer Hotline im Jahr 2019, um Seeleuten die Möglichkeit zu geben, ihre Sorgen zu äußern. Unter der Aufsicht des leitenden Psychologen Dr. Rommel Papa beantworten ausgebildete Helfer für psychische Gesundheit die Anrufe der Seeleute und stufen jeden nach Schweregrad ein: Anrufe, die eine Notfallreaktion oder Evakuierung von Bord des Schiffes erfordern; solche, die unterstützende Maßnahmen zur psychischen Gesundheit oder Weiterverfolgung benötigen; oder Anrufer, die eine motivierende Gesprächsführung – 'Stimmungsauffrischung' – brauchen.

Der Dienst ist in AMOSUPs Seeleute-Krankenhaus in Manila angesiedelt, was es den Hilfeleistenden erleichtert, Seeleute bei Bedarf an niedergelassene psychologische oder psychiatrische Experten zu verweisen.

Dr. Papa betont, dass Seeleute aller Dienstgrade und Stellungen bei der Hotline anrufen. Der Dienst hat sich bereits mit einigen dringenden Notfällen befasst, die meist durch persönliche Probleme verursacht wurden.

Ein Patient berichtete von einem familiären Problem, das zu Depressionen und sogar Selbstmordgedanken geführt hatte. Der Seemann wurde schließlich evakuiert aufgrund akuter kurzzeitiger Psychose und Depression, die zu selbst zugefügten Verletzungen geführt hatten. Ein anderer Seemann berichtete von Unwohlsein, Schwäche, Alpträumen und Schmerzen im Brustkorb. Der Hilfeleistende verschrieb ein Medikament und ordnete zur weiteren medizinischen Abklärung die Ausschiffung des Seemannes zum nächsten Hafen an. "Richtige Informationen sind unerlässlich, um unter Seeleuten das Verständnis darüber zu fördern, dass psychische Gesundheitsstörungen ebenso wie körperliche Beschwerden behandelt werden können. Medizinische Unterstützung gibt es überall," so Dr. Papa.

Bei der Hotline zur psychischen Gesundheit handelt es sich um das neueste Feature des AMOSUP- TELEHEALTH-Dienstes, der 2016 geschaffen wurde, um Krankenhausberatungen bei medizinischen Notfällen zu ermöglichen. Sie unterstützt auch Schiffsoffiziere bei der Diagnose und Behandlung kranker oder verletzter Besatzungsmitglieder an Bord oder auf Offshore-Anlagen, wo landgestützte Versorgung nicht möglich ist.

Das Seeleute-Krankenhaus bietet darüber hinaus psychologische Termine zur Traumaberatung und Stressbewältigung für weibliche Seeleute an, die Mobbing und Belästigung an Bord erfahren haben. ■

Dr. Papa empfiehlt **UNTERSTÜTZUNG** für Seeleute, die mit Problemen zu kämpfen haben, welche ihre psychische Verfassung beeinträchtigen:

Gegebenenfalls Hilfe suchen.
Die Situation aus verschiedenen Blickpunkten verstehen.
Leistungsfähigkeit ist entscheidend.
Gebet, Besinnung, Nachdenken oder jede Form der Meditation zur Klärung des Geistes.
Einem Bedürftigen Hilfe anbieten.
Eigenes Wertgefühl achten und sinnvolle Zeit alleine schätzen.
Mit einer psychosozialen Fachkraft sprechen.

Über zwei Telefonanschlüsse (+632) 241-9465 und (+632) 241-9463 sowie über das Internet kannst du zu jeder Tages- und Nachtzeit mit der Hotline zur psychischen Gesundheit Kontakt aufnehmen.

“Zu meiner Zeit als Schüler an der Schifffahrtsschule gab es keine Bewusstseinsbildung zu Fragen des Wohlbefindens. Doch nun freuen wir uns, mit der ITF bei der Einführung des Moduls zu Wohlbefinden in den Lehrplan zusammenarbeiten zu können, um künftigen Seeleuten die menschliche Seite der Arbeit auf See verständlich zu machen. Dadurch erhalten sie Kenntnisse und Fähigkeiten, um gesund und glücklich zu leben.”

Aung Kyaw Linn, Generalsekretär der Independent Federation of Myanmar Seafarers (IFOMS)

Wir arbeiten in mehreren Staaten, die Seeleute zur Verfügung stellen - wie Indien, die Philippinen, die Ukraine, Myanmar, Sri Lanka, Chile und Mexiko – daran, ein Modul zu Wohlbefinden auf See in den Lehrplan aller maritimen Bildungseinrichtungen einzuführen.

Im Rahmen der Zusammenarbeit mit anderen in der Branche haben wir Unterrichtseinheiten erarbeitet, die speziell auf die nationale Gesetzgebung und kulturellen Empfindlichkeiten jedes Landes zugeschnitten sind. Die ITF führt die Schulung von Ausbildern durch, damit wir sicher sein können, dass alle Schüler*innen in jeder maritimen Bildungseinrichtung die Kenntnisse, Fähigkeiten und Einstellungen zur Stressbewältigung entwickeln, die sie an Bord der Schiffe als Auszubildende oder Kadetten und während ihres gesamten Berufslebens auf See benötigen.

Das Modul sichert jungen Seeleuten darüber hinaus gute Schulung sowie richtiges Verständnis über die Anfälligkeit für HIV/Aids und andere sexuell übertragbare Infektionen. Bei Seeleuten handelt es sich um besonders mobile Beschäftigte, fast exklusiv Männer im sexuell aktiven Alter, die über längere Zeiträume weit weg von ihren Ehe- oder Lebenspartnern sind. Junge Seeleute, darunter Kadetten, können riskanten sexuellen Verhaltensweisen und Praktiken aufgrund von Gruppenzwang oder Einflussnahme älterer Kollegen ausgesetzt sein.

Traditionell hat sich die maritime Ausbildung primär auf praktische Fragen der Seeschifffahrt konzentriert – wie man auf schnellste, sicherste Art Schiffe von Punkt A nach Punkt B bringt. Wir müssen sicherstellen, dass die menschliche Seite des Daseins in der Seeschifffahrt ebenfalls eine Priorität darstellt. ■

Stärkere Unterstützung für Seeleute in Arabischer Welt und Iran

Mohamed Arrachedi – Leiter des ITF-Kontaktnetzwerks Arabische Welt und Iran – liefert ein Update zu Entwicklungen in dieser Region und hebt zwei Erfolge angesichts der Straflosigkeit von Schiffseigentümern und mangelnder Zusammenarbeit von Flaggenstaaten hervor

Verstärkte Unterstützung für Zurücklassungsfälle

Die Zahl der vom Netzwerk bearbeiteten Fälle ist enorm angestiegen.

Im Jahr 2017 bearbeitete das Netzwerk 79 Fälle und trieb insgesamt mehr als USD600.000 an ausstehenden Heuern ein. 2018 gab es schon mehr als 100 Fälle mit Ansprüchen von fast USD2.000.000 für ausstehende Heuern. Ende Oktober 2019 betrug die Anzahl bearbeiteter Fälle 85, und die eingetriebenen Heuern beliefen sich auf USD3.768.616.

Ein Großteil dieser Fälle beinhaltet die Zurücklassung von Seeleuten, in den Häfen der Arabischen Welt ein notorisch weit verbreitetes Problem.

Als Reaktion auf die wachsende Anzahl von Fällen hat die ITF im Jahr 2019 Seminare in Marokko und Libanon durchgeführt um sicherzustellen, dass alle Kontaktpersonen in der Region das Seearbeitsübereinkommen genau verstehen und die notwendigen Fähigkeiten erlernen, um Seeleuten qualifizierte Hilfe zu leisten, besonders im Umgang mit komplizierten Fällen von Zurücklassung. Im Rahmen der Seminare werden auch die Vorteile von Tarifverhandlungen für ITF-Gewerkschaften erklärt, die Seeleute organisieren. ■

ITF sichert erstmals Inspektion eines syrischen Schiffes

Eine Delegation syrischer und libanesischer Gewerkschaftsfunktionäre ging im Hafen von Latakia an Bord der unter syrischer Flagge fahrenden *Lady Caroline*. Erstmals hatte die ITF einen Schiffsbesuch in Syrien sicherstellen können.



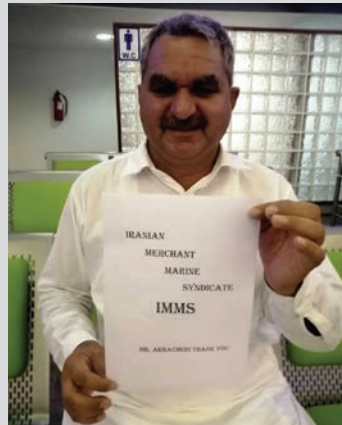
Als Reaktion auf einen Hilferuf im Juni 2019 gingen Nasser Nazzal, Präsident des Libanese Seaman's Syndicate und neue ITF-Kontaktperson im Libanon, und Samir Haydar, Präsident des Seafarers Syndicate of Syria, an Bord des RoRo-Passagierschiffs, um die gestrandete Besatzung zu besuchen. Sie übergaben den Seeleuten finanzielle Unterstützung, um Lebensmittel, Wasser, Telefonkarten und Grundversorgungsartikel zu kaufen.

Das Schiff wurde gerichtlich beschlagnahmt, und die 13 Seeleute aus Syrien, Indien, Ägypten und der Türkei machten einen Rechtsanspruch auf ausstehende Heuern geltend. Die sechs indischen Besatzungsmitglieder baten die ITF um Unterstützung bei ihrer Heimschaffung.

Nasser Nazzal hat enorm viel Zeit und Arbeit für die Hilfeleistung aufgewendet. Er reiste nach Syrien, besuchte das Schiff und kümmerte sich um jedes Detail des erforderlichen Verwaltungs- und Logistikaufwands, um die Seeleute aus humanitären Gründen in die Heimat zurückzuführen. Mit Hilfe der Gewerkschaften und Finanzierung durch die ITF konnten die Männer am 2. Oktober vom Flughafen Damaskus aus in die Heimat zurückfliegen. ■

Behörden ignorieren Fall von moderner Sklaverei

In einem der berüchtigtsten Fälle, auf die die ITF in dieser Region gestoßen ist, wurden drei pakistanische Besatzungsmitglieder fast zwei Jahre lang auf der unter iranischer Flagge fahrenden *Borhan 3* zurückgelassen – ein klarer Fall von moderner Sklaverei.



Die Männer waren in Pakistan angeworben worden und kamen 2017 auf das Schiff. Sie erhielten keine Heuern und wurden 22 Monate lang an Bord im Hafen von Bushehr/Iran sich selbst überlassen. Sie lebten unter miserablen Umständen an Bord, ohne jegliche Unterstützung des Unternehmens, des Flaggenstaates oder der Hafenbehörden. Als die ITF den Hilferuf der Besatzung erhielt, waren ihre Arbeitsverträge längst ausgelaufen. Die Seeleute waren verzweifelt und ihre Angehörigen hatten mit finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen. Sie hatten keine Ahnung, wann man sie bezahlen und nach Hause schaffen würde.

Allem Anschein nach verfolgte der Schiffseigentümer Borhan Darya Kish gezielt die Strategie, die Männer zur Verzweiflung zu treiben, damit sie ihre finanziellen Ansprüche fallenließen und sich lediglich mit der Heimschaffung zufrieden gäben, so wie es auch die vorhergehende Besatzung des Schiffes getan hatte.

Die ITF und unsere Kontaktleute im Iran versuchten wiederholt, mit dem Schiffseigentümer, dem Flaggen- sowie dem Hafenstaat in Verbindung zu treten, ohne Erfolg. Wir waren schockiert ob des straflosen Verhaltens der Reederei sowie der Verantwortungslosigkeit und mangelnden Kooperation seitens des iranischen Flaggenstaats, der Schifffahrtsbehörden und der pakistanischen Botschaft im Iran.

Die ITF und Alireza Moradi, unsere Kontaktperson vom Iranian Merchant Mariners Syndicate, kämpften dennoch weiter und konnten schließlich sowohl die Heimschaffung der Seeleute am 27. und 29. September 2019 als auch die Zahlung von USD16.112 an ausstehenden Heuern durchsetzen. ■

Kooperation zur Unterstützung von Seeleuten in saudi-arabischen Häfen

Die ITF und das Königreich Saudi-Arabien haben sich zu einer engen Zusammenarbeit verpflichtet, um Seeleute in saudi-arabischen Häfen zu unterstützen.

Dieser bedeutende Schritt kam am 21. Oktober 2019 in London (Großbritannien) anlässlich einer Besprechung zwischen dem ständigen Vertreter des Königreichs Saudi-Arabien bei der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO), Essam Alammari, Steve Trowsdale (Koordinator des ITF-

Inspektor*innen-Teams) und mir zustande.

Im Rahmen dieses Zusammentreffens wurden eine Reihe von Themen besprochen, darunter aktuelle Anfragen zur Unterstützung von Seeleuten in saudi-arabischen Häfen, bessere Zusammenarbeit zwischen der ITF und den saudi-arabischen Seeschifffahrtsbehörden und die Ratifizierung des Seearbeitsübereinkommens (MLC) 2006. Diese engere Arbeitsbeziehung führte rasch zu einem positiven Ergebnis mit der Heuersicherung und erfolgreichen Heimführung von fünf Seeleuten des Schiffes MKN 205 aus dem Hafen von Dammam.

(Weiteres zu den neuen regionalen ITF-Kontaktnetzwerken auf Seite 22.) ■

Perspektive einer erstmaligen Kadettin

Volle Fahrt voraus, Kadett*innen! Diese Botschaft möchte Dorotea Samaržija nach ihrer ersten Erfahrung an Bord als Offiziersanwärterin weitergeben



Als Frau hätte ich nie gedacht, dass man mir die Chance geben würde, meinen Traum zu leben und als Kadettin zu fahren.

Doch als ich nach dem Bachelor-Abschluss 2017 mit dem Titel Nautische Ingenieurin an der Fakultät für Maritime Studien in Rijeka (Kroatien) weiter nautische Ingenieurwissenschaft studierte, machte man mir das Angebot, als Kadettin zu fahren. Es war eine wichtige Wegscheide in meinem Leben: mein Studium fortzusetzen oder die Chance zu ergreifen, meinen größten Wunsch zu erfüllen. Ich entschied mich für die Kadettenausbildung, um all das in die Praxis umzusetzen, was ich theoretisch gelernt hatte.

Als ich mich im September 2018 an Bord des Schiffes begab, spürte ich Aufregung und Freude, aber auch überwältigende Traurigkeit, weil ich wusste, dass ich einige Monate meilenweit weg von meiner Heimat und meinen Lieben sein würde. Während meiner ersten Tage an Bord habe ich mich besonders angestrengt, mich zu orientieren, und fühlte mich in der neuen Umgebung zunehmend wohler.

Ich habe mit Offizieren aus Indien und hauptsächlich philippinischen Besatzungsmitgliedern zusammengearbeitet. Sehr dankbar bin ich ihnen dafür, dass sie mich auf meine Fehler hingewiesen haben sowie großzügig ihre Zeit und Mühe opferten, um mich anzuleiten, meine Arbeit gut und konsequent auszuführen. Ich habe mich bemüht, soviel wie möglich über meine künftige Arbeit von dem Offizier zu erfahren, mit dem ich Wache hatte.

Ich hatte die Gelegenheit, durch einen Kofferdamm zu passieren und mich an Decksarbeiten zu versuchen. Neben Navigation und Arbeit auf der Brücke verbrachte ich Zeit im Maschinenraum, lernte Ballast- und Ladungsaufgaben und führte das Logbuch. Wir fuhren zwischen Häfen in Indien, China, Südkorea, Singapur und der Straße von Malakka, wo ich der Navigation im stark überlasteten Seeverkehr beiwohnte.

In meiner Freizeit besuchte ich den Fitnessraum, schaute mir Filme an und nahm über die sozialen Netzwerke Verbindung zu meiner Familie und meinen Freunden auf. Ich habe die Zeit auch genutzt, um die Dinge zu überarbeiten und zu vertiefen, die ich während der Woche gelernt hatte.

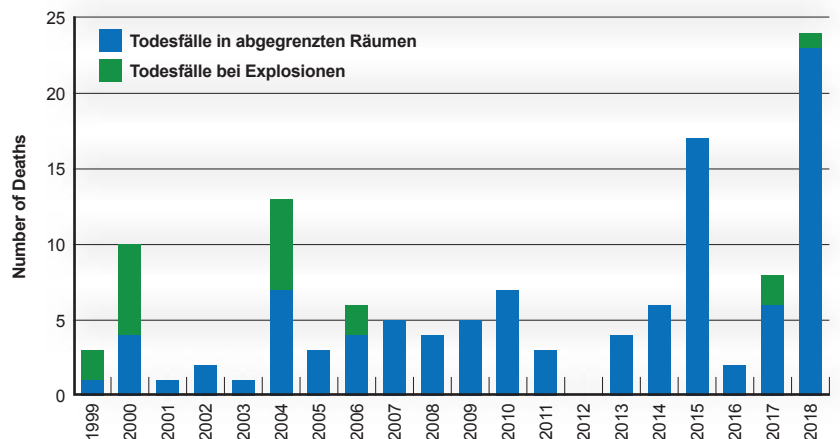
Meine viereinhalb Monate an Bord vergingen schnell. Als es Zeit wurde, von Bord zu gehen, war ich traurig, mein erstes Schiff und die inzwischen gewohnte Arbeitsumgebung zu verlassen. Doch die nostalgischen Gefühle für das Schiff verblassten schnell angesichts des Glücksgefühls, bald bei meinen Lieben zu sein.

Ich freue mich, dass ich die Gelegenheit zur Praxiserfahrung hatte, dass meine erste Fahrt meine Erwartungen erfüllt hat und dass ich nun meine berufliche Laufbahn als Seefahrerin fortführen möchte.

Meine Botschaft an künftige männliche und weibliche Kadetten lautet, dass wir ungeachtet der Vorurteile Anderer alles erreichen können, wenn der Wunsch stark genug ist. Also: "Volle Fahrt voraus, Kadett*innen!". ■

Schockierender Anstieg bei maritimen Todesfällen in abgegrenzten Räumen

Arbeitnehmer*innen benötigen mindestens zwei Dinge von der Atemluft an ihrem Arbeitsplatz: dass sie unschädlich ist und dass sie nicht explodiert und sie tötet. Allerdings stellen laut Peter Lahay, nationaler ITF-Koordinator in Kanada, Todesfälle in abgegrenzten Räumen eine Gefahr dar, die in der Schifffahrtsindustrie schon lange bekannt ist



Todesfälle in abgegrenzten Räumen 1999 - 2018. [Quelle: Vistrato Limited 2018]

In den vergangenen 20 Jahren haben 145 maritime Arbeitnehmer*innen ihr Leben bei der Arbeit in abgegrenzten Räumen verloren.

Ein schockierender Anstieg zwischen Januar 2018 und April 2019 verzeichnete den Tod von 28 Menschen – 16 Hafenbeschäftigte und 12 Seeleute – aufgrund von Erstickung oder Explosionen in abgegrenzten Räumen, oder bei Stürzen, nachdem sie wegen schlechter Luft ohnmächtig geworden waren.

Diese massive Steigerung der Todesfälle zeigt die Gleichgültigkeit derer, die heutzutage das Sagen in der Seeschifffahrt haben. Unternehmen, die lieber einen Dollar sparen, anstatt Arbeitnehmer*innen zu schulen und auszurüsten, um ihre Arbeit in abgegrenzten Räumen sicher auszuführen, oder in eine Sicherheitskultur an Bord zu investieren, die Beschäftigten die erforderliche Zeit gewährt, um Laderäume zu belüften, eine ausreichend gute Luftqualität sicherzustellen oder ein Risiko zu hinterfragen.

Maritime Beschäftigte sind sich möglicherweise

nicht völlig darüber im Klaren, welche unterschiedlichen Gefahren von Forstprodukten, Kohle, Eisen-erz, Getreide, Gasen oder anderer Ladung ausgehen.

Es reicht nicht, dass ein Arbeitnehmer sich auf das 30-minütige Öffnen der Luken verlässt und dann auf das Beste hofft, oder dass sie auf eigene Faust versuchen, sich so gut wie möglich zu schützen. Es reicht nicht, dass die Beschäftigten alle verfügbaren Vorsichtsmaßnahmen einsetzen und manchmal trotzdem ohne ausreichenden Schutz von Gasblasen und Sauerstoffmangel überrascht werden. Und es ist absolut unzureichend, wenn es eine inhumane Branche den Beschäftigten überlässt, ihr eigenes Leben zu riskieren, um ihre gestürzten Kollegen zu retten.

Schiffseigentümer tragen Verantwortung für ihre Besatzung und für die Hafenbeschäftigten, die ihren Ladungsbetrieb durchführen. Die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO) vermittelt internationale Richtlinien und Anforderungen zum weltweiten Transport von Massengut – dazu ge-

hört die Ermittlung und Gruppierung von Ladung auf Gefahregrundlage, Richtlinien für sichere Handhabung sowie Prüfverfahren.

Schulung und Verfahren sind keine freiwilligen Optionen. Die Fahrlässigkeit von Schiffseigentümern, die Standardverfahren missachten und dadurch Beschäftigten das Leben kosten, muss mit einer im Verhältnis zu den Todesfällen stehenden Strafe begeben werden.

Die ITF arbeitet bei der IMO mit der Schifffahrtsbranche zusammen um sicherzustellen, dass die Regelungen zu abgegrenzten Räumen streng genug sind, um alle maritimen Beschäftigten zu schützen. Wir setzen unseren Kampf gegen solche Betreiber fort, die routinemäßig ihre Beschäftigten zwingen, entweder ihr Leben oder ihren Arbeitsplatz zu riskieren. Darüber hinaus unterstützen wir die Forderung der uns angeschlossenen Gewerkschaften nach Gesetzen zu gewerblicher fahrlässiger Tötung für Arbeitgeber, die wissentlich das Leben von Arbeitnehmer*innen riskieren. ■



Thailändische Gewerkschaft für Fischereibeschäftigte gewinnt an Stärke

Die erste Gewerkschaft für Fischereibeschäftigte in Thailand hat sich anspruchsvolle Veränderungen in der Branche zum Ziel gesetzt. Jon Hartough, Leiter des ITF-Projekts Thailand, präsentiert ihre bemerkenswerten Leistungen in ihren ersten beiden Jahren

Fischereibeschäftigte in Thailand erleiden einige der schlimmsten Fälle von Missbrauch in der globalen Wirtschaftsbranche.

Im Kampf um ihre Rechte gründeten Fischereibeschäftigte 2017 ihre eigene Gewerkschaft - das Fishers' Rights Network (FRN).

Seitdem hat die thailändische Regierung auf die globale Kontrolle reagiert: Sie hat die Überwachungs- und Inspektionsverfahren für den Industriezweig überarbeitet, das internationale IAO-Übereinkommen zur Fischereiarbeit (C188) ratifiziert und die nationale Gesetzgebung gestärkt, darunter die Erhöhung der Strafen für Verstöße gegen die Rechte Fischereibeschäftigter. Die Mehrzahl der Fischereibeschäftigten in Thailand ist jedoch weiterhin Missbrauch und Ausbeutung ausgesetzt.

Ohne durchsetzbare Rechte am Arbeitsplatz und die Stärke, die sich aus gewerkschaftlicher Vertretung ergibt, werden Arbeitsrechtsverstöße sowie Missbrauch von Fischereibeschäftigten nach wie vor an der Tagesordnung sein. Aus diesem Grund unterstützt die ITF weiterhin Arbeitsmigranten in der Fischereiwirtschaft durch Organisation im FRN und ist begeistert über die beachtlichen Fortschritte, die in Thailand gemacht wurden.

Mehr als 1.200 FRN-Fischereibeschäftigte haben eine C188-Petition unterzeichnet, mit der die thailändische Regierung aufgerufen wird, ihr Fischereigesetz zu verabschieden und erforderliche Maßnahmen zu ergreifen um sicherzustellen, dass die C188-Bestimmungen durch Gesetzgebung und Vorschriften vollständig umgesetzt und wirksam durchgesetzt werden. In Gegenwart der EU-Delegation in Thailand überreichten sie die Petition im November 2019 an hohe Regierungsbeamte der thailändischen Marine, des Arbeitsministeriums, der Kommandozentrale zur Bekämpfung illegaler Fischerei (CCCIF) sowie dem Arbeitsschutz- und Sozialministerium (DLPW).

Zu den weiteren Arbeitsbereichen von FRN-Organisationsbeauftragten und -Personal gehören Erste-Hilfe-Kurse und Schulungen zu Reanimation (HLW), medizinischer Behandlung sowie allgemeiner Gesundheit und Sicherheit an Bord. Bislang wurden mehr als 400 Fischereibeschäftigte in medizinischer Notfallversorgung sowie wirksamer Anwendung von Medikamenten unterwiesen und hunderte von Erste-Hilfe-Sets an Boote in Songkhla, Ranong, Pattani, Trat, Kura Buri, Phang Nga und Rayong verteilt.

Das FRN arbeitet weiterhin eng mit der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) zum Projekt

Schiff-Land-Rechte in Thailand zusammen, womit inakzeptable Arbeitsformen in der thailändischen Fischerei und Verarbeitung von Meeresprodukten verhindert und reduziert werden sollen. Für das FRN umfasst dies das Organisieren von Fischereibeschäftigten in Trat, Songkhla und Ranong sowie die Vertretung von Fischereibeschäftigten bei wichtigen Koordinierungstreffen im ganzen Land.

In jüngster Zeit hat das FRN das in den USA ansässige Solidaritätszentrum (AFL-CIO) bei der Umsetzung seines Projekts 'Förderung von international anerkannten Rechten von Arbeitsmigrant*innen entlang der Andaman-Küstenprovinzen' unterstützt.

Das FRN hat darüber hinaus Schulungen für Fischereibeschäftigte in Ranong, Phang Nga und Kura Buri zu Arbeitsrechten, Tarifverhandlungen und Gesundheitserziehung durchgeführt.

2018 hat die ITF einen Schiffsverhaltenskodex mit Thai Union, dem größten Thunfisch-Unternehmen der Welt, ausgehandelt. Das FRN wird auch 2020 weiterhin alle Lieferanten von Thai Union zu diesem Kodex schulen, einschließlich der Bestimmungen zu Kollektivverhandlungen und Vereinigungsfreiheit. Dabei handelt es sich



ITF hält Druck auf Irland wegen Fischereiskandal aufrecht

Um die wirksame Umsetzung der vereinbarten Schutzmaßnahmen für Arbeitsmigrant*innen in der Fischerei sicherzustellen, steht die irische Regierung nach wie vor im Visier der ITF, so Jonathan Warring, leitender ITF-Rechtsberater

Nachdem mehr als 15 potenzielle Opfer des Menschenhandels in der irischen Fischereiwirtschaft entdeckt worden waren, blieb der ITF im Mai 2018 nichts anderes übrig, als ein Gerichtsverfahren gegen den irischen Minister für Justiz und Gleichberechtigung einzuleiten.

Dies war die Folge von mehr als zehnjähriger Arbeit des ITF-Koordinators für Großbritannien und Irland, Ken Fleming, der Beweise für systematischen Missbrauch und Ausbeutung von Arbeitsmigrant*innen im Fischereisektor Irlands sammelt.

ITF-Untersuchungen kamen zu dem Ergebnis, dass das "Atypische Arbeitssystem für nicht-EWR-Fischereibesetzte", das zur Verbesserung der Bedingungen und zum Schutz der Arbeitsmigranten in der Fischereiwirtschaft eingeführt worden war, in Wirklichkeit genau das Gegenteil bewirkte. Faktisch band es den Fischer an einen Arbeitgeber, der dann seine Machtposition über die Beschäftigten auf seinen Schiffen ausnutzen konnte, und verschiedene staatliche Organe kamen ihrer Aufsichtspflicht nicht nach.

Der Minister lehnte Einladungen der ITF ab, die strittigen Fragen im Zusammenhang mit dem System gemeinsam zu klären, sogar nach Einleitung des Gerichtsverfahrens. Die ITF verfolgte die Angelegenheit bis zum obersten Gericht, wo der Staat das System erbittert verteidigte, was zu erheblichen Verzögerungen bei der Anhörung des Falles führte.

Im April 2019 nahmen die ITF und die zuständigen Regierungsbehörden Schlichtungsgespräche mit dem Ziel auf, unverzüglich wichtige Schutzmaßnahmen für Arbeitsmigrant*innen in der irischen Fischereiwirtschaft zu vereinbaren. Nach zwei Tagen konnte die ITF mit der irischen Regierung zu einer Einigung gelangen, die die Einführung einer Reihe von Maßnahmen vorsah, um Arbeitsmigranten in der Fischerei vor Zustän-

den der modernen Sklaverei und des Menschenhandels zu schützen.

Ein wichtiges Zugeständnis der Regierung war die Zusicherung, dass nicht-europäische Fischer nicht mehr an den durch das System registrierten einstellenden Arbeitgeber gebunden sind. Der Fischereibesetzte wird berechtigt sein, seinen Arbeitgeber ohne Erlaubnis zu verlassen, mit genügend Zeit, um eine alternative Beschäftigung zu suchen, ohne eine sofortige Abschiebung befürchten zu müssen.

Zu den anderen Zusagen gehörten die Bereitstellung von Verträgen und Informationen über Rechte sowohl in der Muttersprache des Fischereibesetzten als auch auf Englisch; sowie das Versprechen, bis 15. November 2019 eine EU-Direktive zu Höchstarbeitszeiten, Mindestruhezeiten und vorgeschriebenen Bemannungsstärken auf kommerziellen Fischereifahrzeugen in die irische Gesetzgebung aufzunehmen.

In dem im Juni 2019 veröffentlichten Bericht des U.S.-Aussenministeriums zu Menschenhandel wird die Kritik am irischen Staat aufrechterhalten. Zum zweiten Jahr in Folge wurde er aufgrund der Nichteinhaltung von Mindestnormen für die Beseitigung des Menschenhandels zum "Rang 2"-Staat erklärt.

Bis Ende Oktober 2019 lagen der ITF kaum Hinweise vor, dass die irische Regierung die Umsetzung der vereinbarten Maßnahmen ernst nimmt oder bedeutende Änderungen für Fischereibesetzte zu vermerken sind. Die ITF wird die Lage weiterhin aufmerksam verfolgen und darauf drängen, dass die verantwortlichen Regierungsbehörden sich ordnungsgemäß engagieren. ■

um eine erfreuliche Organisations- und Schulungsmöglichkeit für Fischereibesetzte, die Thai Union beliefern, und die Bemühungen um Gesundheits- und Sicherheitsvereinbarungen über die gesamte Lieferkette werden gestärkt.

Auf regionaler Ebene spielt das FRN eine führende Rolle im IAO-Forum zu Seefischerei und arbeitet eng mit der ITF und den ihr angeschlossenen Gewerkschaften PSU (Philippine Seafarers Union), KPI (Indonesien) und der Independent Federation of Myanmar Seafarers (IFOMS) zusammen, um die regionale Koordination zu stärken und nationale Anstrengungen zur Bekämpfung von Menschenhandel und Zwangsarbeit in der Fischereiwirtschaft zu fördern.

Darüber hinaus arbeitet das FRN mit der IAO, der Regierung Myanmars und IFOMS zusammen, um Ausreiseschulungen für burmesische Fischer durchzuführen, die in Thailand arbeiten wollen. Die Schulung umfasst Aufklärung zu Gewerkschafts- und Arbeitsrechten sowie Schutzvorschriften nach thailändischem Gesetz. ■

“Arbeitsmigranten in der Fischereiwirtschaft Thailands haben den Aufbau ihrer eigenen unabhängigen, demokratischen Gewerkschaft in die Hand genommen und treten für ihre Rechte ein. Es war ein harter Kampf, aber mit Unterstützung der ITF ist das Fishers’ Rights Network (FRN) zu einer kämpferischen Antriebskraft für Veränderungen in der thailändischen Fischereiwirtschaft und in der Region geworden. Wir begrüßen die erzielten Fortschritte und müssen gemeinsam noch viel tun, um Gerechtigkeit für Fischereibesetzte in der ganzen Region herzustellen.”

Johnny Hansen, Vorsitzender der ITF-Sektion Fischereiwirtschaft

Verfolge die Fortschritte des Fishers’ Rights Network unter www.justiceforfishers.org

Depressionsrate bei Seeleuten höher als unter anderen Arbeitnehmergruppen

Neue Untersuchungen zeigen, dass Seeleute sehr viel höhere Depressionsraten aufweisen als andere Arbeitnehmer*innengruppen – ein Ergebnis, das sowohl erschütternd als auch deprimierenderweise bekannt ist, so Katie Higginbottom, Leiterin der ITF-Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute

Die Stiftung gab das Forschungsprojekt zur psychischen Gesundheit von Seeleuten bei der Yale University in Auftrag; dabei sollten die Ursachen von Depression, Unruhe und Selbstmordgedanken untersucht und Möglichkeiten der Risikobeschränkung ermittelt werden.

Die Studie analysierte 1.572 Rückmeldungen von Seeleuten aus der gesamten Seeverkehrswirtschaft. Festgestellt wurde, dass:

- 25 % unter mittlerer bis schwerer Depression litten,
- 17 % Unruhe- und Angstzustände erlebten,
- 20 % an mindestens mehreren Tagen in den zwei Wochen vor Ausfüllen des Fragebogens Selbstverletzung oder Selbstmord in Betracht gezogen hatten, und
- junge sowie weibliche Seeleute das größte Risiko tragen.

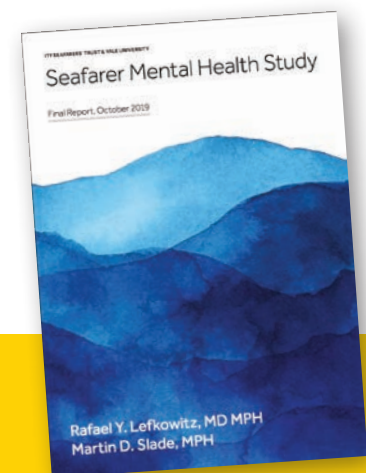
Bemerkenswerterweise hatten Seeleute mit Depression oder Angstzuständen mindestens doppelt so häufig in den vorangegangenen 12 Monaten Verletzungen oder Krankheiten erlitten. Schlechte psychische Gesundheit hat auch dramatische Auswirkungen auf Verletzungen und Krankheit, die wiederum Leben und Schiffsbetrieb beeinträchtigen.

Der Bericht zeigt auf, dass das Risiko sich erhöht, wenn Seeleute für schlecht geführte Unternehmen arbeiten, die sich nicht um ihre Besatzungen küm-

ern, wo sie Gewalt am Arbeitsplatz ausgesetzt sind und wo die Arbeitszufriedenheit gering ist. Seeleute mit hochgradiger Depression und Unruhe fühlten sich auch überwiegend unzureichend ausgebildet für die von ihnen verlangten Arbeiten sowie außerstande, Entscheidungen zu beeinflussen. Dabei handelt es sich um gängige Probleme für viele Arbeitnehmer*innen und Arbeitsplätze, die bewältigt werden können.

Mehrere Faktoren erhöhen jedoch die besonderen Risiken für Seeleute. Sie sind für die übrige Welt weitgehend unsichtbar. Sie erfahren an Bord Isolation sowie Phasen extremer Müdigkeit und tragen die Verantwortung für einen großen und wertvollen Besitz, der eine Umweltkatastrophe verursachen kann, die zu enormen Geldbußen und strafrechtlicher Haftung führen kann. Der Mangel an unbefristeten Verträgen, verbunden mit einem verfügbaren Arbeitskräftereservoir und einem Überangebot an Schiffen, führt zu einem Wettbewerb zu Lasten der auf See arbeitenden Menschen. Dazu kommt, dass Schiffsahrtsgesetze und Verantwortung des Arbeitgebers trotz Seearbeitsübereinkommen undurchsichtig bleiben.

Psychische Gesundheit scheint eine sehr persönliche Angelegenheit zu sein, doch in Wirklichkeit sind die Aspekte allgemein: Kontrollverlust, mangelnde Betreuung und Unterstützung sowie fehlende Macht, um die Dinge zum Besseren zu wenden. ■



EMPFEHLUNGEN DES YALE-BERICHTS:

- Die Seeschifffahrtsindustrie sollte Strategien zur Unterstützung der psychischen Gesundheit einführen, wo die Mittel begrenzt sind, mit besonderem Augenmerk auf gefährdete Seeleute, Umgebungen mit erhöhtem Risiko sowie Phasen mit erhöhtem Risiko (wie z.B. die letzten Tage zuhause, die ersten Tage einer Fahrt sowie während Vertragsverlängerungen).
- Maritime Bildungseinrichtungen sollten Fragen der psychischen Gesundheit von Seeleuten behandeln.
- Unternehmen sollten Kadett*innen und Nachwuchskräfte stärker unterstützen und sicherstellen, dass sie geeignete Schulungsprogramme für Seeleute eingeführt haben.
- Die maritime Industrie sollte sich um eine Entstigmatisierung von Fragen der psychischen Gesundheit bemühen und ein inklusives, unterstützendes Umfeld am Arbeitsplatz fördern.

Stiftungszuschuss zum verbesserten telemedizinischen Dienst für Seeleute

Luca Tommasi, Verwalter für Zuschüsse der ITF-Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute, erklärt, warum die Stiftung in die Entwicklung telemedizinischer Software investiert

Nach Aussage der Internationalen Arbeitsorganisation und der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation sollten Seeleute Zugang zum gleichen Niveau medizinischer Versorgung an Bord haben wie die Menschen an Land. In der Praxis ist das jedoch schwierig.

Fehlendes medizinisches Personal an Bord, begrenzte medizinische Kenntnisse des fahrenden Personals sowie unzureichende medizinische Ausstattung verbinden sich zum Nachteil der Seeleute. Die Besatzungsmitglieder versuchen oft, kleine Gesundheitsprobleme selbständig zu lösen und lassen sich in ernsteren Fällen von einem telemedizinischen maritimen Hilfsdienst (TMAS) an Land beraten.

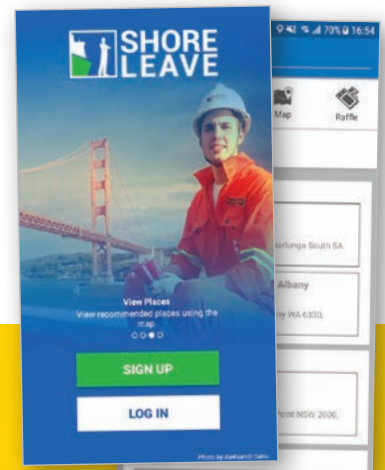
Um sich ein klares Bild vom gesundheitlichen Zustand des Patienten zu verschaffen, wird mit Telefongesprächen und E-Mails zwischen Schiff und TMAS viel Zeit verschwendet. Ohne richtige Informationen ist eine korrekte Diagnose extrem schwierig und kann das Leben der Seeleute gefährden.

Zur Verbesserung dieser Situation hat die ITF-Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute einen Zuschuss

an CIRM (Centro Internazionale Radio Medico) gewährt, den mit jährlich fast 6.000 behandelten medizinischen Fällen größten von Seeleuten genutzten TMAS-Dienst. Mit dem Geld soll die Entwicklung von Software finanziert werden, die den benannten Sanitäter an Bord zur Bereitstellung der richtigen Informationen an TMAS-Ärzt*innen lenkt.

Die Datengewinnung aus CIRM-Fällen der vergangenen 20 Jahre wird die Software mit einer unschätzbaren Informationsmenge versorgen. Die Software wird diese Daten entsprechend den vom Seefahrer angegebenen Symptomen verarbeiten und einen Pfad erstellen, der ihn zur Vermittlung einer vollständigen Darstellung führt. Diese wird dann in einer einzigen Datei mit Fotos an TMAS-Ärzt*innen geschickt.

Das Endergebnis wird eine verlässlichere, die Lage ausführlicher erläuternde Krankenakte sein, schnellere Kommunikation von Schiff zu Land sowie eine genauere Diagnose. Damit wird letztendlich die Qualität der medizinischen Ferndienstleistung an Schiffe verbessert. ■



LANDGANGSAPP

Die Landgangsapp der Stiftung will Besatzungsmitglieder darin unterstützen, ihre begrenzte Freizeit im Hafen optimal zu nutzen. Sie vermittelt offline Kontaktdaten für Seeleutezentren sowie für den 24/7 ISWAN-Hilfsdienst für Seeleute. Die kostenlose App ist für Android und iPhone erhältlich – mehr unter www.seafarerstrust.org/apps.

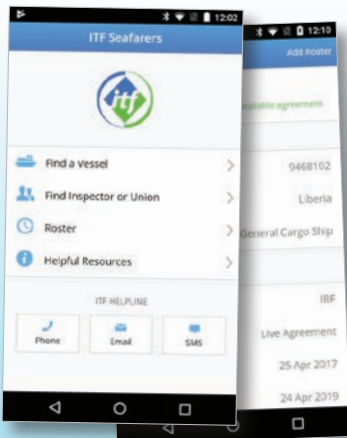
**Die Wohltätigkeitsstiftung für Seeleute ist der gemeinnützige Arm der ITF
– mehr unter: www.seafarerstrust.org**



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

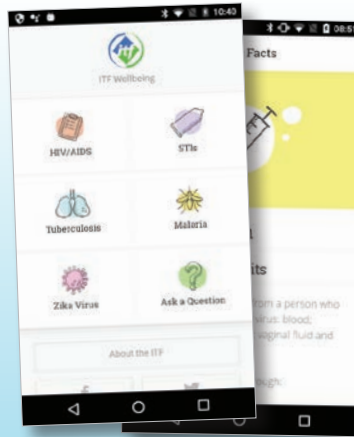
Kostenlose ITF-Apps, sowohl für Android- als auch iOS-Geräte erhältlich

Download über deinen **App Store**, unter <http://bit.ly/36SaOrz> oder über **Google Play**, unter <http://bit.ly/36HTYex>



ITF Seafarers

- Überprüfe dein Schiff
- Was eine Gewerkschaft für dich tun kann
- Hilfe in Krisensituationen erhalten
- Mit der ITF Verbindung aufnehmen
- Eine/n ITF-Inspektor*in oder eine ITF-Seeleutengewerkschaft finden



ITF Wellbeing

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

Aktuelle Informationen und Ratschläge:

- Symptome • Übertragung • Behandlung
- Vorbeugung • Häufige Missverständnisse rund um die Krankheit



ITF Global

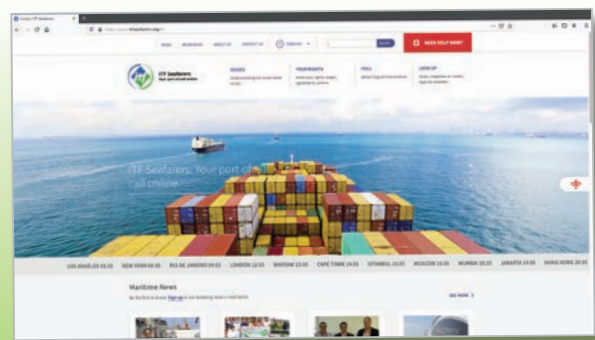
- Schritt halten mit ITF- und Gewerkschaftsnachrichten
- Über unsere Kampagnen auf dem Laufenden bleiben
- Mehr über die ITF und ihre Gewerkschaften erfahren

ITF-Webseiten



www.itfseafarers.org

Erfahre mehr über deine Rechte und Hilfestellung von ITF-Inspektor*innen auf See und im Hafen auf unserer speziellen und umgestalteten Website für Seeleute.



www.itfglobal.org

Folge den aktuellen Entwicklungen mit Auswirkungen auf Arbeitnehmer*innen und ihre ITF-Gewerkschaften auf der neuen "ITF Global"-Website.

Soziale Medien der ITF

In sozialen Medien über das Leben auf See auf dem Laufenden bleiben: Schritt halten mit ITF- und Gewerkschaftsnachrichten unter **@ITFSeafarersSupport** auf Twitter und auf www.facebook.com/ITFseafarerssupport