

SCHIFFFAHRT



Titelgeschichte auf
den Seiten 10 und 11

MELDUNGEN AUS ALLER WELT

Neuer maritimer Koordinator

Der Parlamentarische Staatssekretär im Wirtschaftsministerium, Hans-Joachim Otto (FDP), ist der neue Maritime Koordinator der Bundesrepublik. Er ist der vierte in dieser Position und damit direkter Nachfolger der bisherigen Maritimen Koordinatorin Dagmar Wöhrle (CSU).

Der Rechtsanwalt und Notar aus Frankfurt/Main war bisher medienpolitischer Sprecher der FDP-Bundestagsfraktion. Nach eigenem Bekunden hatte er bisher mit der maritimen Wirtschaft nichts zu tun.

Falsche Gewichtsangaben

Es schepperte gewaltig, als am 3.11.2009 im Überseehafen in Bremerhaven 34 Container auf der Husky Racer ins Rutschen kamen. 18 von ihnen fielen in den Fluss und 34 verkeilten sich an Bord. Falsche Gewichtsangaben in den Ladungspapieren sollen den schweren Unfall beim Be- und Entladen an der Stromkaje ausgelöst haben. Nach Angaben der Wasserschutzpolizei waren mindestens 14 Container erheblich schwerer als in den Ladungspapieren angege-

ben. So war etwa ein Container mit einem Gewicht von 3,9 Tonnen aufgeführt. Tatsächlich wog er aber 20 Tonnen. Weil die schweren Container falsch gestaut worden waren, hatte das Schiff an der Kaje Schlagseite bekommen. Dadurch kamen die Container ins Rutschen und verursachten den Unfall. Man geht von einem Schaden in Millionenhöhe aus.

Tarifverträge eingefroren

Die internationalen Tarifparteien, Internationale Transportarbeiterföderation (ITF) und Joint Negotiation Group (JNG), haben in der dritten Verhandlungsrunde am 30.10.2009 in Manila ein Verhandlungsergebnis erzielt. Danach wird der bestehende Tarifvertrag bis zum 31.12.2010 verlängert. Es wurde eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die die bestehende Struktur der Heuertabellen überarbeiten und ihr Ergebnis bis zum August 2010 vorlegen soll. Danach sollen die Heuertarifverhandlungen wieder aufgenommen werden, damit zum 1.1.2011 ein neuer Heuertarifvertrag in Kraft treten kann.

Auf einer Sitzung des Fair Practices-Ausschusses der ITF in London am 20.11.2009 wurde das Verhand-

lungsergebnis vor dem Hintergrund der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise, die sich auch in der Seeschifffahrt auswirkt, schweren Herzens angenommen, weil die ITF herausgefunden hat, dass die von den Reedern gezahlten Heuern teilweise erheblich über die Tarifheuern hinaus gehen. Ursprünglich wollte die Reederseite eine Heuerreduzierung von 10 Prozent durchsetzen, während die ITF eine moderate Heueranhebung gefordert hatte.

Parallel dazu hat der Fair Practices-Ausschuss auch die Verlängerung der ITF-Benchmark bis zum 31.12.2010 beschlossen. Das Gleiche gilt für die Laufzeit des ITF Standard-Agreements.

Anzahl der Seeleute

Die Fusion der Seerberufsgenossenschaft mit der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen zur Berufsgenossenschaft Verkehr zum 1.1.2010 wird auch Änderungen im Beitragsrecht bringen. Bis zur Einführung eines gemeinsamen Gefahrtarifs in einigen Jahren wird sich aber an der bisherigen Beitragsgestaltung für den Seefahrtsbereich (Unterteilung in die beiden Bereiche See und Land) nichts ändern. Zunächst waren Befürchtungen laut geworden, dass durch die Veränderungen bei der Seerberufsgenossenschaft und der Seerkrankenkasse zukünftig die Anzahl der Seeleute nicht mehr ausgewiesen werden könnte. Durch die besondere Verschlüsselung der Seeleute besteht nun aber auch in Zukunft die Möglichkeit, die Entwicklung der Seeleutezahlen zu verfolgen.

Die Anzahl der Seeleute auf den Schiffen in der internationalen Fahrt unter deutscher Flagge hat sich von 2970 (Stand: 31.12.2003) auf 3900 (Stand: 31.12.2008) erhöht. Bedauerlicherweise wird sich diese Anzahl nach den ersten Prognosen auf 3731 (voraussichtlicher Stand am 31.12.2009) verringern. Der Monitoringschiffsbestand ist von 508 Schiffen (Stand: 31.12.2008) auf 484 (Stand: 31.10.2009) zurückgegangen.

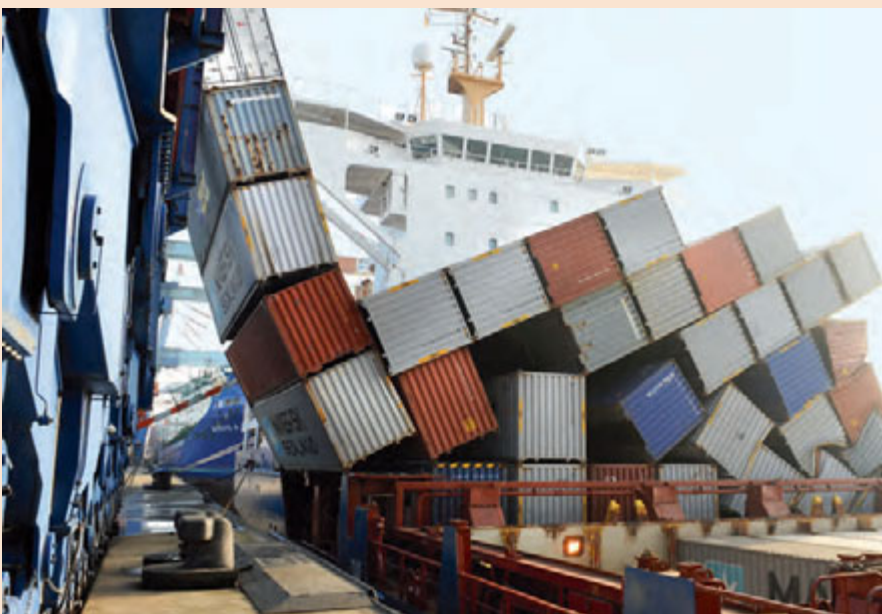


Foto: Nordsee-Zeitung

Ein Millionenschaden entstand nach einem Containerunfall im Überseehafen in Bremerhaven, als sich das Schiff plötzlich neigte und die Container ins Rutschen kamen.

Kurs halten

Das Jahr 2009 war aus der Sicht der Bundesfachgruppe Schifffahrt kein gewöhnliches Jahr. Gibt es in der Schifffahrt eigentlich gewöhnliche Jahre?

Dennoch sind am Ende eines Jahres Erfolge und Niederlagen zu analysieren und einzuschätzen. Die fachliche Arbeit war geprägt von der Dauerauseinandersetzung zu Fragen der Arbeitsplatzsicherung, Krisenbewältigung, sozialer Ziele und Standards sowie Fragen der Umsetzung des Maritimen Bündnisses. Alle diese Schwerpunkte, ob in der See – oder Binnenschifffahrt, sind eng miteinander verknüpft. Dabei sind auf keinen Fall die scheinbar schnellen Lösungen zielführend. Der Ruf



Foto: privat

der Reeder nach sofortiger allgemeiner Öffnung des Gesamtтарифwerkes in der Schifffahrt wurde deshalb abgelehnt. Noch gilt auch in der Schifffahrtsbranche: „... Heuerverzicht hat noch keinen Arbeitsplatz gerettet!“

Ein ungebremstes Wachstum in Menge und Ratenhöhe und eine „Gier“ nach noch mehr Schiffsraum brachte – im Zusammenhang mit den fehlenden Finanzmitteln – den Zusammenbruch.

- Aufliegetonnage stieg exorbitant.
 - Tonnage wurde schnell verkauft.
 - Neutonnage wurde in der Ablieferung gestreckt.
 - Erste Seeleute wurden arbeitslos
- Problematisch ist der Ruf der Reeder nach weniger Ausbildungsplätzen und nach dem „billigen“ Seemann. Der Wunsch nach Beherrschung einer Krisensituation auf der Basis von billigen Sozialkosten und Arbeitsverhält-

nissen sowie niedrigen Heuern, bedeutet ein absolut zerstörerisches Herangehen an diese Fragen.

Deshalb darf es auch kein Verlassen der Ziele des Maritimen Bündnisses geben. Das seemännische Knowhow wie auch die Schifffahrtsstandorte Deutschland und Europa würden nachhaltig zerstört.

Auch die Frage nach der deutschen Flagge steht im Mittelpunkt, denn wer nach Hilfen ruft, der muss sich die Frage gefallen lassen, weshalb diese staatlichen Gelder nicht z. B. in eine verbesserte Ausbildung deutscher Seeleute weiterfließen.

Wo die umfassende Unterstützung der Reeder bei der Ratifizierung des Seeleute- und Fischerei-Abkommens bleibt.

Wo die Hilfe bei der Beschäftigungspolitik bleibt – oder besteht diese etwa sogar bei renommierten Binnenkreuzfahrtreedereien nur in illegaler Beschäftigung und Steuerhinterziehung?

2009 stellt eine Nagelprobe in Fragen des sozialen Verhaltens der Arbeitgeber in der Schifffahrt dar.

Deshalb gilt es auch in Krisenzeiten, die Fragen der

- Unternehmensmitbestimmung,
- Sozial – und Tarifstandards,
- Ausbildung / Weiterbildung,
- Arbeitsplatzschutz in den Mittelpunkt zu stellen.

Gewerkschafter, Betriebsräte und ITF-Inspektoren werden sich diesen Fragen der spezifischen Krisenbewältigung stärker widmen.

Karl-Heinz Biesold

INHALT

Nachrichten	
2	Meldungen aus aller Welt
Kommentar	
3	Kurs halten
Hafenpolitik	
4	Die großen Vier beherrschen den Markt
Schiffsmechanikerprüfung	
4	Abschlussprüfung zum Schiffsmechaniker
Nationaler Rettungsplan	
5	Umstrittener Rettungsplan für die Schifffahrt
Waffentransporte	
6	Raketen für die Hisbollah
Schiffsproviant	
7	Auf der Falcon Trader sollte Schmalhans Küchenmeister sein
Binnenschifffahrt	
7	Europa wächst weiter zusammen
Lotsversetzer	
8	Der Standort des Lotsbetriebsvereins Kiel soll verlegt werden
Binnenschifffahrt	
8	Gewerkschafter wehren sich
Piraterie	
9	Piraterie ohne Ende
Titelgeschichte	
10 – 11	Umweltschutz in der Schifffahrt
Seemannsrente	
12 – 13	Leistungen der Seemannskasse
Philippin. Arbeitsvermittlung	
14	Flaute bei der Jobsuche in Manila
Website	
15	Solidarität im Klick
Superfast	
16	Langer Weg durch die Instanzen
Binnenschifffahrt	
17	Illegale Beschäftigung in der Flusskreuzfahrtbranche
17	Digitaler Fahrtenschreiber
Mitgliederwerbung	
18 – 19	ver.di-Beitrittserklärung GUV/FAKULTA
Glosse	
20	Fiete Festmacher: Micro-Jobs

IMPRESSUM

Der ver.di-Report Schifffahrt
Nr. 4, Dezember 2009

Herausgeber:

Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di),
Fachgruppe Schifffahrt,
Paula-Thiede-Ufer 10, 10179 Berlin
v.i.S.d.P.: Frank Bsirske, Erhard Ott,
Bearbeitung: Dieter Benze
Telefon: (0 30) 69 56 26 32
Fax: (0 30) 69 56 38 20

Internet: www.verdi.de

Herstellung und Druck:

alpha print medien AG,
Kleyerstraße 3, 64295 Darmstadt
www.alpha-print-medien.de

Layout: alpha print medien AG

Karikatur: Rainer Hofmann Battiston

Die großen Vier beherrschen den Markt

In Deutschland noch weitgehend unbemerkt, dominieren die vier großen Terminalbetreiber den Weltmarkt und bestimmen zunehmend die Bedingungen. PSA (Port of Singapur Authority), DPW (Dubai Ports World), HWH (Hutchinson Wampoa Holding) und APM (Maersk-Terminals) betreiben mittlerweile über 50 Prozent aller Container-Terminals auf der Welt und sind dabei, ihre Stellung noch weiter auszubauen. Wer in den deutschen Konkurrenzhäfen, in Rotterdam oder Antwerpen unterwegs ist, stellt unschwer fest, dass dort über den Terminals die Fahnen von Hutchinson oder PSA hängen. Wer sich den Globus anschaut, sieht, dass die großen Vier auf allen Kontinenten ihre Fühler ausgestreckt haben. Das dahinter stehende Kalkül ist leicht zu durchschauen. Krise hin oder her, der weltweite Austausch von Waren wird auch in Zukunft schneller wachsen als deren Produktion. Anders ausgedrückt, die Terminalbetreiber sind daran interessiert, sich einen möglichst großen Teil des „Zukunftskuchens“ zu sichern. In Europa kann nur Eurogate mit weitem Abstand zu den großen Spielern gezählt werden.

Die Reaktion der ITF

Die Sektion Hafentarbeiter in der ITF hat auf ihrem Kongress in Südafrika auf diese Entwicklung reagiert, und ist dabei, eine Strategie zu entwickeln, um

auch auf Arbeitnehmerseite dieser Entwicklung etwas entgegenzusetzen zu können. Die Arbeitsgruppe GNT (Global Network Terminaloperator) trifft sich in angemessenen Abständen und bringt die verantwortlichen Gewerkschaftsvertreter aus den verschiedenen Ländern an einen Tisch, um Strategien für die Durchsetzung der Arbeitnehmerinteressen zu entwickeln. Mit Maersk Terminals gibt es bereits erste Absprachen, wie mit den Beschäftigten auf den Terminals umzugehen ist. Gewerkschaftliche Grundrechte, Betriebsräte und Tarifverträge, Arbeitsschutzgesetze und dergleichen, wie wir sie kennen, sind noch beileibe nicht in allen Ländern der Welt üblich und müssen mühsam erkämpft werden. In dem Maße, wie es gelingt, die Beschäftigten der Terminals grenzüberschreitend zusammenzubringen, erhöhen sich die Möglichkeiten, die Arbeits- und Lebensbedingungen zu verbessern.

Die Umsetzung auf europäischer Ebene

In der europäischen Struktur der ITF arbeitet die Sektion Hafentarbeiter der ETF an einem Konzept, wie der vorne angeführte Beschluss in Europa umgesetzt werden kann. Im Rahmen eines EU-Projektes sollen junge Menschen, die in den Betrieben der großen Terminalbetreiber arbeiten, zusammengebracht

werden und sich über ihre Zukunftsvorstellungen austauschen. Wenn es um die Zukunft der Arbeitsbedingungen geht, sollen nicht nur die Unternehmen ihre Vorstellungen entwickeln, sondern auch die Beschäftigten.

Vom „Port Package“ lernen

Gute Erfahrungen in der Zusammenarbeit auf europäischer Ebene haben die Gewerkschaften bei ihrem Kampf gegen die Hafentarbeiter gemacht. Die beiden Dachverbände der Hafentarbeitergewerkschaften, die größere ETF und der IDC-Europe, wollen diese Erfahrungen nun in einen sektoralen sozialen Dialog mit den europäischen Unternehmensverbänden einbringen. Der europäische soziale Dialog ist Bestandteil des europäischen Sozialmodells. Er umfasst Diskussionen, Anhörungen und gemeinsame Aktionen der repräsentativen Organisationen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer in Europa. Gemeinsame Anträge der Sozialpartner auf Einrichtung eines sektoralen Ausschusses wurden von der EU-Kommission genehmigt. Die Zeit der Konkurrenz zwischen den beiden Dachverbänden der Hafentarbeiter nähert sich damit hoffentlich dem Ende. Die Verbände wollen zukünftig nicht mehr auf das warten, was von der Politik kommt, sondern selbstständig ihre Vorstellungen von Hafentarbeit im Sinne der Arbeitnehmer entwickeln. Probleme gibt es genug. Nach wie vor verunglücken Kollegen bei der Arbeit und nach wie vor gibt es in vielen Ländern Europas keine qualifizierte Ausbildung für Hafentarbeiter. Im September haben sich die beiden Verbände auf einen gemeinsamen Entwurf für den Dialog verständigt. Nun müssen die beiden Organisationen dem Entwurf noch zustimmen. Als Sprecher der europäischen Hafentarbeitergewerkschaften gegenüber den Arbeitgebern und der Europäischen Kommission im sektoralen Ausschuss ist der Vorsitzende der ETF Sektion Häfen, der Kollege Bernt Kamin-Seggewies vorgeschlagen.

AUS- UND FORTBILDUNGSZENTRUM IN ROSTOCK

Abschlussprüfung zum Schiffsmechaniker 30.10. bis 6.11.2009

Für seine besonderen Leistungen während der Prüfung zum Schiffsmechaniker wurde Herr Axel Schwark (NSB-Niederelbe Schifffahrts mbH & Co. KG) mit einer Urkunde und einem „Leatherman“ von der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt (BBS) ausgezeichnet.



Die Auszeichnung erfolgte durch den Vorsitzenden des Prüfungsausschusses, Herrn Peter Geitmann, und dem zuständigen Ausbildungsberater der BBS, Herrn Siegbert Klinkmüller.

Umstrittener Rettungsplan für die Schifffahrt

Nach Berichten des Nachrichtenmagazins „Der Spiegel“ ist der Hamburger Senat dabei, einen nationalen Rettungsplan für die Schifffahrt zu erarbeiten. Er soll innerhalb der nächsten drei Wochen fertiggestellt und dann vom Hamburger Ersten Bürgermeister, Ole von Beust, der Bundeskanzlerin Angela Merkel schmackhaft gemacht werden.

An der Erstellung des Planes ist auch eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft beteiligt, ebenso Vertreter von Reedern, Emissionshäusern und Banken. Gewerkschaftsvertreter sind dazu nicht eingeladen. Dem Senat geht es offensichtlich in erster Linie um das Überleben der Hamburger Banken und Emissionshäuser, die sich besonders in der Schiffsfinanzierung engagiert haben. Ausgerechnet sie, die fast alle ihre Schiffe durch die Reeder unter billigen Flaggen haben verbringen lassen und dadurch außerordentlich viel verdient haben – wenden sich jetzt hilfeschend an den deutschen Staat. Und das, obwohl sie auf ihre Gewinne keinen Pfennig Steuern gezahlt haben.

Dabei haben die Schiffsfinanzierer, zusammen mit den Reedern, die gegenwärtige Krise zum Teil selbst verschuldet. So haben die hanseatischen Reeder auf Teufel komm raus neue Schiffe bestellt. Nach Ablieferung der Schiffe durch die Werften haben sie für jedes einzelne Schiff eine eigene KG gegründet und das Schiff in ein deutsches Schiffsregister eingetragen. Für eine juristische Sekunde bekam das Schiff die deutsche Flagge und wurde dann unverzüglich in bareboat an eine Ein-Schiffs-Briefkastenfirma in ein Billigflaggenland verchartert. Die deutsche Flagge und das damit verbundene deutsche Recht wurden durch das des Billigflaggenstaates ersetzt. Die Bereederung müsste nunmehr nach dem deutschen Flaggenrechtsgesetz §7 durch die ausländische Firma erfolgen, da dort aber überhaupt kein Reedereipersonal existiert, wird die Bereederung gesetzeswidrig durch die Reede-

rei in Deutschland vorgenommen. Die Schiffe wurden anschließend insbesondere von den weltgrößten Containerlinien wie Maersk, MSC und CMA-CGM gechartert.

Trotz rechtzeitiger Warnungen der Schifffahrtsinstitute vor dem sich abzeichnenden Überangebot an Schiffs-tonnage haben die deutschen Reeder an ihrem exzessiven Neubauprogramm festgehalten (siehe Grafik). Sie haben teilweise Schiffe der Superlative bestellt, ohne dafür Aussicht auf eine Charter zu haben.

Jetzt sitzen die Reeder auf ihren Überkapazitäten. Die Fracht- und Charratern sind im Keller und weite-

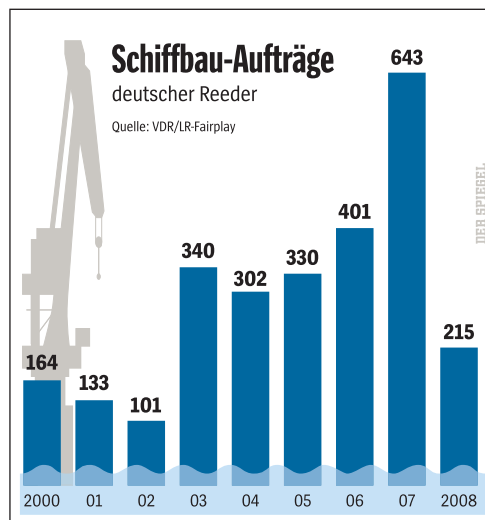
Linienreedereien ist, ihre Schiffe unter deutscher Flagge fahren, die deutsche Schiffsbesetzungsverordnung anwendet, Ausbildung betreibt und sie für die deutsche Wirtschaft bedeutend ist. Hinzu kommt, dass sowohl die Anteilseigner als auch die Beschäftigten finanzielle Zugeständnisse gemacht haben.

Das Problem bei den meisten anderen hanseatischen Reedereien ist, dass sie alle bzw. fast alle Schiffe unter Billigflaggen wie Liberia, Antigua und Marshall Islands betreiben, sie oft zu 100 Prozent mit ausländischen Seeleuten besetzen und keine Steuern zahlen, weder für sich noch für die Seeleute. Darüber hinaus sind die Seeleute auch nicht in der deutschen Sozialversicherung. Die Voraussetzung für die deutsche und europäische Schifffahrtförderung, nämlich der Erhalt des maritimen Knowhows, wird von solchen Schiffen in keiner Weise erbracht.

Die Hamburger Wirtschaftsbehörde will nun mit ihrer Initiative eines sogenannten „Rettungsplans“ die Bedingungen von Kreditanträgen an den „Wirtschaftsfonds Deutschland“ so verändern, dass auch Fondsschiffe unter billiger Flagge und ohne deutsche oder europäische Seeleute und Auszubildende mit Fördermitteln bedacht werden können, obwohl der Behörde bekannt sein dürfte, dass solche ausgeflaggten Schiffe keineswegs die in den Antragsbedingungen geforderten Kriterien wie z. B. die der „bedeutenden Arbeitsmarkteffekte“ erfüllen.

Reedern, Banken, Emissionshäusern und Anlegern, die in den letzten Jahren so prächtig an der Schifffahrt verdient haben, kann deshalb nur empfohlen werden, ihr angehäuften Kapital anzuknabbern und auszuharren, zumal nach den Prognosen des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik für die Jahre 2010/2011 wieder mit einem Mengenwachstum in der Schifffahrt zu rechnen ist.

Dieter Benze



re Neubauten drängen auf den Markt. Nach Aussagen des Schifffahrtsexperten Jürgen Dobert haben inzwischen 185 Fondsschiffe keine Aufträge mehr, 490 Schiffe tilgen ihre Kredite nicht wie vereinbart und 140 Schiffe können nicht einmal mehr die Zinsen bedienen. Bei 13 Schiffsgesellschaften ist sogar schon ein Insolvenzverfahren eingeleitet worden. In dieser Situation haben einige Reeder Kreditanträge an den „Wirtschaftsfonds Deutschland“ der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) gestellt. Diese wurden aber bisher, mit Ausnahme des von Hapag Lloyd gestellten, ablehnend beschieden. Für die Hapag Lloyd AG sprach, dass sie eine der wenigen verbliebenen

Raketen für die Hisbollah

Zwei deutsche Schiffe, die Raketen, Waffen und Munition vom Iran zur schiitischen Hisbollah-Miliz bringen wollten, sind kurz vor ihrem Bestimmungshafen aufgebracht worden.

Bei dem einen Schiff handelte es sich um die unter deutscher Flagge fahrende „Hansa India“ der Reederei Leonhardt & Blumberg. Das Containerschiff wurde im Oktober von US-Kriegsschiffen im Golf von Suez gestoppt. Amerikanische Soldaten enterkten das 242 m lange Schiff und durchsuchten die Ladung. Sie fanden acht volle Munitionscontainer. Leonhardt hatte die „Hansa India“ an die iranische Staatsreederei „Islamic Republic of Iran Shipping Lines“ (IRISL) verchartert. Die Reederei erklärte, von dem Munitionstransport nichts gewusst zu haben.

Bei dem anderen deutschen Schiff handelte es sich um die unter Antigua-Flagge fahrende „Francop“ der in Neu-Wulmstorf ansässigen Reederei Gerd Bartels. Das Schiff wurde 160 km vor der israelischen Küste von der israelischen Marine aufgebracht. Die Hisbol-



lah warf Israel deshalb Piraterie vor. Bei der Untersuchung der Ladung fanden die Israelis Dutzende Container mit Waffen. Darunter allein 3000 Raketen. Das Schiff wurde gezwungen, den israelischen Hafen von Ashdod anzulaufen, um weitere Untersuchungen durchführen zu können. Die Reederei erklärte, von dem Waffentransport nichts gewusst zu haben.

Sowohl die amerikanischen als auch die israelischen Militärs berufen sich bei ihren spektakulären Aktionen gegen

die deutschen Schiffe auf die UN-Resolution 1747 und 1701, die jede Lieferung von Waffen oder zugehörigem Material in oder aus Iran untersagt. Die Resolution 1747 des UN-Sicherheitsrates ist 2007 von Frankreich, dem Vereinigten Königreich und Deutschland eingebracht worden. Es ist deshalb besonders peinlich und hat auch zu diplomatischen Verstimmungen geführt, dass ausgerechnet deutsche Schiffe sich nicht an die Resolutionen halten.

Die „Hansa India“ fuhr darüber hinaus unter deutscher Flagge und deshalb hat die Reederei Leonhardt & Blumberg auch gegen das deutsche Kriegswaffenkontrollgesetz von 1961 verstoßen. Danach dürfen Waffen und Munitionstransporte auf Schiffen nur durchgeführt werden, wenn eine Erlaubnis des Bundesministeriums für Wirtschaft vorliegt. Nicht genehmigte Waffentransporte sind Straftaten.

Der letzte bekannt gewordene Fall, bei dem ein deutsches Handelsschiff ohne Erlaubnis Waffen transportiert hatte, war die „Gretl“ des Reeders Jürgen Stahmer aus Jork. Mit diesem Schiffes wollte der Reeder Waffen von Setubal (Portugal) nach Banda Abbas (Iran) transportieren. Nachdem die ÖTV 1987 die Bundesregierung über den illegalen Waffentransport in ein Kriegsgebiet informiert hatte, wurde das Schiff kurz vor Erreichen des Suezkanals von der Bundesregierung zur Umkehr nach Portugal gezwungen. Die „Gretl“ wurde nach Löschung der Kriegsladung in „Blue Bird“ umbenannt. **db**

RECHT DER FLAGGE

Angesichts des Straftatbestandes des illegalen Waffentransports auf der „Hansa India“ behauptet die Reederei Leonhardt & Blumberg: „Der Inhalt der zu ladenden Container wird gegenüber der Reederei nicht deklariert.“ Das hat die Hamburger Staatsanwaltschaft jedoch nicht davon abgehalten, die Geschäftsräume der Reederei durchsuchen zu lassen. Denn der Reeder macht es sich zu einfach. Wenn er sein Schiff unter deutscher Flagge an ein ausländisches Unternehmen verchartert und der Charterer dann mit dem Schiff Waffen transportiert, ist der Reeder nicht aus dem Schneider. Es gehört zu seinen Verpflichtungen, den Charterer über die wichtigsten Bestimmungen im Zusammenhang mit dem Transport von Gütern zu informieren und ihn im Chartervertrag dazu zu verpflichten, diese auch einzuhalten. An Bord des Schiffes ist nach dem Han-

delsgesetzbuch der Kapitän der Vertreter des Reeders für die das Schiff betreffenden Angelegenheiten gemäß seiner gesetzlichen Verpflichtung. Die Kontrollpflicht des Kapitäns stößt aber da an ihre Grenzen, wo ein Charterer in betrügerischer Absicht verbotene Ladung an Bord schmuggelt. Der Reeder darf sein Schiff nur an solche Unternehmen verchartern, denen keine betrügerischen Absichten unterstellt werden können. Eine andere Frage stellt sich im Zusammenhang mit der „Francop“. Sie fährt unter Antigua-Flagge, ist aber weiterhin im deutschen Schiffsregister eingetragen. Bei Piratenangriffen, bei Tonnagesteuer und bei Finanzhilfen reklamieren die Reeder für diese Schiffe Unterstützung vom deutschen Staat. Beim Kriegswaffenkontrollgesetz und bei der Schiffsbesetzungsverordnung wollen sie mit deutschem Recht nichts zu tun haben.

Auf der **Falcon Trader** sollte Schmalhans Küchenmeister sein

Einem Hinweis der Seemannsmis-sion nachkommend, besuchte ich, zusammen mit dem Betriebsratsvorsitzenden der J. Müller Terminal GmbH, Ralf Baumgart, das noch nicht einmal zwei Jahre alte Schiff. Kein Proviant an Bord war die einzige Information, die wir hatten.

Das Schiff im gepflegtesten Zustand, der Kapitän nett, höflich und zuvorkommend, gab mir, nach Rücksprache mit seiner Reederei, alle Dokumente, die ich sehen wollte. Frischer Kaffee wurde serviert, ein wenig Small-Talk gehalten und immer wieder Blickkontakt und das Gespräch zwischen Ralf und mir...kann doch nicht sein, oder??? Nachdem der Kapitän schon im Glauben war, alles überstanden zu haben, fragte ich, ob wir einen Blick in die Küche werfen dürften. Ja selbstverständlich. Dort angekommen alles sauber, alles rein, ein riesiger Topf Suppe, okay, wohl eher Brühe, auf dem Herd ...So und nun dürfen wir bitte den Proviant sehen, Ähhh, ja war die Antwort. Also ab zum ersten Raum...Tür auf ... hmm sieht gefüllt aus, komisch... „In Gedanken die Frage: Was ist hier los? Was wird denn hier gespielt?“ Die Antwort ließ nicht lange auf sich warten. Ein erster Blick in einen Karton ergab: Gähnende Leere! Nach kurzer Zeit war klar, der erste Proviantraum war eher das Altpapier-/Altkartonlager, eine Stiege Tomaten war somit das einzig Brauchbare. Im Gefrierlager: Oh ja, ein Stück Fleisch, ein wenig Fisch. Zum En-

de der Tour: oh ja Reis ist auch an Bord, ein Kartönchen Zitronen und gar 30 Eier... und das alles für 20 hart schuf-tende Seeleute. Es war an der Zeit, ein bewusstseins-schärfendes Gespräch mit dem Kapitän zu führen. Er sagte, das reiche völlig aus bis zum nächsten Hafen in Ägypten. Nächster Hafen Ägypten! HALLO? 13 Tage auf See, Maschinenschaden, schlechte Witte-rungsbedingungen, belegtes Terminal, längere Ankerzeit; alles nicht eingerechnet. Das Essen, das Ralf und ich vorfanden, hätte gerade einmal für VIER – 4!!! Tage!!! gereicht. Aber, so der Kapitän, Proviant ist in Ägypten doch günstiger. Nun ja, mag sein, aber wie in Herrgotts Namen hätte die Truppe den Hafen lebend erreichen sollen? Nach scharfer Ansprache war denn auch dem Schiffs-

fürher klar, ohne ausreichend Proviant zu laden, würde er den Hafen in Brake am nächsten Tag nicht verlassen.

Schon früh am nächsten Morgen erhielt ich die Bestellliste und das Okay des Agenten. Proviant im Wert von 2500 Euro wurde an Bord transportiert. Geht doch... Apropos es waren auch 6 Kilo Shrimps dabei, ob die Matrosen davon was abbekommen haben, entzieht sich leider unserer Kenntnis...

Susan Linderkamp,
ITF-Inspektorin in den
deutschen Westhäfen

*Die Redaktion des ver.di-
Reports „Schiffahrt“ wünscht
allen in der maritimen Industrie
Beschäftigten frohe Feiertage
und gute Reise ins neue Jahr.*

*Wir hoffen, dass der Weih-
nachtmann trotz der stürmi-
schen Zeiten alle beschenkt
und dabei auch ein Auge auf
die Besatzung der Falcon Trader
wirft.*



Europa **wächst** weiter zusammen

Fragen der einheitlichen Ausbildung in der Binnenschiffahrt werden intensiv im Sektoralen Sozialen Dialog und in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe der Sozialpartner beraten.

Im Mittelpunkt stehen dabei Ausbildungsinhalte und deren Bewertung. Gleichzeitig stehen Fragen der Ergän-

zung der Aus- und Weiterbildung durch Simulatortechnik an den Ausbildungszentren in Deutschland, den Niederlanden und Frankreich in der Diskussion.

Allerdings bedarf es dabei noch weiterer Festlegungen für die Qualität der Ausbildung in dieser Technik.

Die Erweiterung der EU bedeutet auch in dieser Branche die Anerkennung der bestehenden Ausbildung und ihrer Zertifikate.

In zwei Schritten werden die Fragen der verwaltungstechnischen Anerkennung und der inhaltlichen Ausbildung (Befähigung) vorangetrieben. **khb**

Der Standort des Lotsbetriebsvereins Kiel soll **verlegt** werden

Die Mitarbeiter sehen die ständige Einsatzbereitschaft gefährdet

Der Lotsversetzdienst wird vor der Kieler Außen-Förde vom Leuchtturm Kiel aus betrieben.

Der Leuchtturm liegt ca. 3,5 Seemeilen vor der Küste. Hier sind ständig zwei Versetzboote im Einsatz, von denen ein Boot die auslaufenden Schiffe und ein zweites die einlaufenden Schiffe bedient. Nachschub und Abschöpffahrten werden jeweils von einem der beiden Boote übernommen. Ein betriebseigener Reparaturbetrieb, Reserveboote und eine Schiffswerft mit einem geeigneten Kran stehen in Laboe, dem nächstgelegenen Gewerbehafen, jederzeit zur Verfügung.

Seitens der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung wird aus offensichtlichen Eigeninteresse der Behörden ein Umzug des Lotsbetriebsvereins mit Reparaturbetrieb und Liegeplatz der Reserveboote weiter in die Innenförde hinein, weg vom eigentlichen Einsatzort der Boote geplant.

Die Zeit, in der dann am Leuchtturm nur ein Boot während der Wachablösungen bei Ausfall eines Bootes oder eines Besatzungsmitgliedes zur Verfügung steht, würde sich um ca. eine Stunde verlängern. Höhere Kosten



Die Lotsversetzer befürchten Nachteile für die Schifffahrt, wenn ihr Standort verlagert wird.

Foto: privat

werden in Kauf genommen. Kommen während dieser Zeit gleichzeitig Schiffe aus der Förde und von See, muss mit Wartezeiten für die Schiffe gerechnet werden.

Von dem Schiffsführer des Bootes auf der Förde wird dann erwartet, trotz Geschwindigkeitsbegrenzung und Sportbootverkehr, so schnell wie mög-

lich zum wartenden Schiff zu laufen. Hier werden Probleme in Kauf genommen, die dann ausschließlich von den Mitarbeitern zu bewältigen sind. Es ist nicht zu verstehen, dass ohne sachlichen Grund an einem über Jahre bewährten System etwas verändert wird und Nachteile für die Schifffahrt in Kauf genommen werden.

Gewerkschafter **wehren** sich

Rhein-Übereinkommen für soziale Sicherheit bleibt in Kraft

Die Gewerkschaften innerhalb der Binnenschifffahrt in der ETF sowie die Arbeitgeberverbände haben verhindert, dass das „Übereinkommen für die soziale Sicherheit der Rheinschiffer“ gekündigt wird.

Gleichzeitig ist einheitlich aufgefordert worden, die neue EU Verordnung 883/2004 zu ergänzen, um die Sicherheit (Sozialversicherungsvorschriften) für Binnenschiffer in der EU zu verbessern.

Mit großer Sorge wurde festgestellt, dass die vorgesehene Streichung des Rhein-Übereinkommens die Tür für Sozialdumping auf den europäischen Flüssen weiter öffnen würde.

Soziale Sicherheit insbesondere bei den Binnenschiffern verlangt klare einheitliche Regelungen über das Rheingebiet hinaus und die gemeinsame Festlegung von sozialen Mindeststandards. Auch die deutsche Regierung musste das einsehen und hat von der

Kündigung des Rhein-Übereinkommens abgesehen.

Gegenwärtig wird an der Ergänzung der neuen EU-Verordnung im Rahmen von Übergangslösungen gearbeitet.

Gleichzeitig werden im Sektoralen Sozialen Dialog diese Fragen weiter beraten und es wird an Festlegungen einheitlicher sozialer Standards für die Binnenschifffahrt in Europa gearbeitet.

Piraterie ohne Ende

Wenn man von dem lebensbedrohlichen und wertezerstörenden Charakter der Seeräubererei absieht, könnte man die somalische Piraterie als eine der erfolgreichsten Unternehmungen der Saison ansehen. Seit dem Ende der Monsunregen haben die Piraten ihr Territorium weit in den Indischen Ozean ausgedehnt und damit gezeigt, dass es den in der Region anwesenden Marineeinheiten tatsächlich unmöglich ist, die Piraterie in den Griff zu kriegen. Die Londoner Versicherungen haben am 2.12.2009 die Grenze für die von Piraten gefährdeten Seegebiete auf bis zu 1000 Seemeilen vor der somalischen Küste ausgedehnt. Die Piraten schaffen somit auch einen neuen Markt für Versicherungen, deren Prämien ständig in die Höhe schießen.

Für Seeleute hat das Risiko, von Piraten angegriffen zu werden, trotz des Einsatzes von Kriegsschiffen kaum abgenommen, wie die jüngsten Kaperungen von Handelsschiffen durch Piraten zeigen. Die ITF bemüht sich deshalb, den Druck auf die internationale Völkergemeinschaft zu erhöhen, damit endlich die politische Situation in So-



Karikatur: Bernd Zeller

malia wieder stabilisiert wird. Dies ist der einzige Weg, um die Gefährdung durch Piraten in Somalia zu reduzieren.

Kriegsschiff lässt somalische Piraten laufen

Wie unausgegoren der Einsatz der internationalen Kriegsschiffe ist, zeigt

auch der Bericht aus der Presse über den Einsatz des deutschen Kriegsschiffes Bremen. Die Bremen hat vor der somalischen Küste nördlich der Seychellen in einem Gebiet, in dem im November schon drei Schiffe entführt worden waren, zwei Skiffs und ein Mutter-Skiff, gefüllt mit Benzinfassern und Versorgungsgütern, aufgebracht. Die Skiffs versuchten zu fliehen und drehten erst bei, nachdem die Bremen Warnschüsse vor ihren Bug feuerte. Darauf stoppten zwei Skiffs und das dritte konnte erst durch Warnschüsse aus einem Hubschrauber aufgebracht werden. Während die Entertruppe der Bremen zu den Skiffs fuhr, ließen die Verdächtigen Waffen und Piratenausrüstung über Bord gehen. Insgesamt waren 10 Personen an Bord, denen nach einer Befragung und Beschlagnahme der verdächtigen Ausrüstung erlaubt wurde weiterzufahren.

Dieser Vorfall ähnelt einem anderen, der am 13.10.2009 vor den Seychellen stattfand. Ebenfalls von der Bremen wurden zwei Skiffs und ein Mutter-Skiff, beladen mit Benzin, GPS-Ausrüstung, Enterhaken und Munition aufgebracht. Die Bremen erreichte die Skiffs, ließ aber deren Besatzung wieder laufen, nachdem einige Ausrüstungsteile konfisziert worden waren.

ITF-RESOLUTION ZUR PIRATERIE

Die ITF Seeleute-Sektion hat auf ihrer Sitzung am 17.11.2009 in London das wachsende Problem der Piraterie im Golf von Aden, vor der Küste von Somalia und nun auch in weiten Teilen des Indischen Ozeans bewertet und beschlossen, dass außer unter besonderen Umständen Schiffe dieses Gebiet nicht durchfahren sollten. Das Risiko eines Angriffs ist nun so groß, dass die Reeder ihre Fürsorgepflicht verletzen, wenn sie die Seeleute in Gefahr bringen.

Unter besonderen Umständen ist zu verstehen:

- Dass aktiver Schutz durch nahe Marineeinheiten oder Konvoifahrt mit ausreichendem Begleitschutz durch die Marine erfolgt.
- Dass ein Schiff als mit geringem Risiko behaftet klassifiziert werden kann und über einen erwiesenen

Standard von Schutzmaßnahmen verfügt.

Die ITF denkt ebenfalls darüber nach, dass Seeleute keine Benachteiligungen erleiden sollten, falls sie es ablehnen, Schiffe in die Hochrisikogebiete zu fahren. Seeleute haben ein Recht darauf, es abzulehnen, sich selbst in Gefahr zu bringen, und damit auch das Recht, von Bord zu gehen, bevor das Schiff in Hochrisikogebiete einfährt. Die ITF fordert die Flaggenstaaten und die Reeder auf, die Rechte der Seeleute in dieser Beziehung zu beachten.

Die ITF bekräftigt nochmals ihre Position, dass Seeleute nicht bewaffnet werden sollten. Die ITF fordert die Schifffahrtsindustrie auf, diese Position zu unterstützen und alle Maßnahmen zu ergreifen, um den Schutz der Seeleute sicherzustellen und sie nicht in Gefahr zu bringen.

Umweltschutz in der Schifffahrt

Anfang Dezember findet in Kopenhagen ein Weltklimagipfel statt. Staats- und Regierungschefs aus aller Welt wollen eine Nachfolgeregelung für das 2012 auslaufende Kyoto-Abkommen zum Schutz des Weltklimas beschließen. Obwohl zwischenzeitlich wohl jeder weiß, dass international verbindliche Regelungen gegen den Klimawandel zwingend notwendig sind, lassen weltweite Signale vor der Konferenz befürchten, dass der Gipfel ohne ein wirksames Abkommen enden könnte.

Weltweit beteiligen sich auch die Gewerkschaften an dieser Debatte. Die Gewerkschaft ver.di hat auf ihrem letzten Bundeskongress 2007 umweltpolitische Vorstellungen formuliert und dabei besondere Ziele für den Verkehrssektor herausgestellt. Die ITF fördert und koordiniert die weltweiten Gewerkschaftsinitiativen zum Klimawandel in der Verkehrswirtschaft und bringt sie in den internationalen Gewerkschaftsbund ein.

Auf der Kopenhagener Klimakonferenz wird vermutlich erstmals auch die Seeschifffahrt verbindlich in klimapolitische Konzepte miteinbezogen. Als 1997 im so genannten Kyoto-Protokoll zum ersten Male weltweite Maßnahmen zur Senkung des Ausstoßes von Treibhausgasen vereinbart wurden, begnügte man sich noch damit, die Schifffahrtsländer zu ermuntern, innerhalb der IMO nach umweltschonenden Konzepten in der Seeschifffahrt zu suchen. So richtig erfolgreich ist die IMO aber bisher nicht gewesen. Zwar sollen ab 2020 Schiffe mit schadstoffärmerem Treibstoff fahren, aber alle Schiffe, die bis dahin noch in Betrieb sind oder gehen, nehmen ihre herkömmliche Technik noch für viele Jahre mit auf die Reise.

Der Gütertransport über das Wasser gilt insbesondere wegen der großen transportierten Mengen im Vergleich zum Transport über Land und durch die Luft als umweltfreundlich. Diesen Vorteil darf sich die Schifffahrt aber nur anrechnen lassen, wo sie in direkter Konkurrenz auch zu diesen Verkehrswegen steht, beispielsweise im europäischen Küstenverkehr, wo

Schiffe viele deutliche ökologische Vorteile gegenüber dem überhand nehmenden Langstrecken-Lkw-Verkehr bieten. Dieser ökologische Vorteil der Schifffahrt wird in der Verkehrswirtschaft leider viel weniger, als es möglich wäre, genutzt. In der weltweiten Schifffahrt kann der umweltschonende Hinweis auf andere Verkehrsträger aber nicht gelten. Keiner käme auf die Idee, statt eines Containerschiffes

5000 Lkw mit jeweils einem 40 Fuß-Container nach Ostasien zu schicken. Die Ökobilanzen dieser beiden Verkehrsträger wären nicht ernsthaft und seriös miteinander vergleichbar.

Die Schifffahrt ist in jüngster Zeit bei der Suche nach Ursachen des Klimawandels auffälliger geworden. So überraschte im letzten Jahr der englische „Guardian“ die Öffentlichkeit, als er aus einem internen UN-Bericht zitierte, dass die Schifffahrt die Atmosphäre weltweit deutlich mehr belastet als bisher angenommen. Bessere Grunddaten der IMO ermöglichten, in die Berechnungen die Größe der Schiffsmotoren, die tatsächliche Betriebszeit und die Qualität und Menge des gekauften Treibstoffes einzubeziehen. Das Ergebnis ist erschreckend. Anders als angenommen emittieren Schiffe weltweit nicht 400 Millionen Tonnen Kohlendioxid, sondern 1,2 Milliarden Tonnen. Das entspricht einem Anteil von 4,5 Prozent am globalen Ausstoß von Treibhausgasen. Damit bläst die Schifffahrt mehr klimaschädliche Gase aus dem Schornstein als die Flugzeuge aus ihren Düsen. Bisher galt im Verkehr die Luftfahrt nach dem Autoverkehr als größter Treibhausgasemittent.

Die Quelle des Übels in der Schifffahrt ist die besonders umweltfeindliche Qualität des Treibstoffes. Immer noch benutzen 80 Prozent der Schiffe Rückstandsöl, das sogenannte Schweröl. Bei der Verbrennung werden neben dem CO₂ auch Schwefeloxyd, Stickoxyd und Rußpartikel freigesetzt und eine kleinere Menge anderer hochgiftiger Schadstoffe produziert. Der Schadstoffausstoß an Bord gefährdet auch die Gesundheit der Besatzung und jüngere Studien gehen sogar davon aus,

dass Bewohner an stark befahrenen Wasserstraßen, z. B. dem Englischen Kanal, dadurch Schaden nehmen. In der Passagierschifffahrt ist die Diskussion um eigene oder fremde Stromversorgung in den Liegehäfen ein aktuelles Beispiel für die zunehmende Besorgnis der Anwohner vor Schiffsemissionen. Zu den Umweltbelastungen, die unzweifelhaft der Schifffahrt zuzurechnen sind, kommen noch weitere Belastungen der Meere hinzu. Man schätzt, dass trotz Verbots jährlich beachtliche Mengen an Müll durch den Schiffsbetrieb, unsachgemäße Entsorgungen an Land und an Bord, durch den Tourismus und Offshore-Anlagen in die Ozeane gelangen. Illegale Einleitungen und Havarien belasten das Meer jährlich mit rund 2,5 Millionen Tonnen Öl.

Rajendra Pachauri, Vorsitzender des UN-Weltklimarates, der 2007 gemeinsam mit Al Gore mit dem Friedensnobelpreis ausgezeichnet wurde, mahnte im letzten Jahr auf dem Internationalen Verkehrsforum in Leipzig die besondere Verantwortung des Verkehrs für den Klimaschutz an.

Der Seeverkehr wickelt 90 Prozent des Welthandels ab, bezogen auf den Transportumfang. Damit steht er weltweit in einer ganz besonderen Pflicht, zügig und deutlich den Ausstoß von Kohlendioxid zu senken.

Man kann nur hoffen, dass es auf dem Gipfel in Kopenhagen gelingt, die Schifffahrt in verbindliche Klimaziele einzubeziehen. Die EU hat sich auf ein Verhandlungsmandat geeinigt, wonach die Emissionen im Seeverkehr bis 2020 um 20 Prozent sinken sollen. Erreicht werden soll dieses Ziel in erster Linie durch effizientere Motoren und schadstoffärmeren Treibstoff. Erwogen wird auch, Treibstoff je nach Qualität zu besteuern. Eine an sich sinnvolle Besteuerung funktioniert allerdings vermutlich nur, wenn sie international einheitlich gehandhabt wird. Ansonsten laufen Schiffe – ähnlich manchem Lkw – mit überdimensionierten Tanks und Sprit von der billigsten Quelle und schlechter Qualität weiterhin die europäischen Häfen an. Wirkungsvoller ist sicher die Überlegung, europäische Häfen und vielleicht sogar die anderer

überseeischer Industrienationen für alte Schiffstechnologien teurer zu machen oder gar zu schließen. Diese Maßnahme erfordert allerdings politischen Mut. Den sollte die EU mit ihrer Wirtschaftskraft und Vorbildfunktion aufbringen. Diskutiert wird auch, den Schiffsverkehr in den Emissionshandel

einzu beziehen. Experten glauben allerdings, dass es schwierig sein wird, dieses System zugeteilter und gekaufter Verschmutzungsrechte in der Schifffahrt praktisch umzusetzen und zu kontrollieren. Die Verhältnisse zwischen Flaggenland, Reedern, Eigentümern und Charterern sind in der inter-

nationalen Schifffahrt oft nicht zu durchschauen und schnell veränderbar. Am Ende könnten Ausfluggung und Intransparenz wie schon jetzt beim maritimen Umweltschutz dann morgen auch beim Klimaschutz unerwünschte Wettbewerbsvorteile sein.

Barbara Ruthmann

Schiffsabgase sind tödlich

US-Forscher warnen: Schiffsabgase können zu Atemwegserkrankungen und Lungenkrebs führen. Außerdem beeinflussen sie das Weltklima stärker als bisher angenommen.

Wer einmal an Bord eines Schiffes auch nur für kurze Zeit in den Abgasen der Hauptmaschine ausharren musste, weiß – auch ohne chemische Analyse – mit welchem Teufelszeug wir es hier zu tun haben. Viele Jahrzehnte lang wollte das keiner genau wissen. Man hat sich mit dem Argument, Schifffahrt sei das umweltfreundlichste Verkehrsmittel, Sand in die Augen streuen lassen. Aber dieses Argument gibt der Schifffahrt nicht das Recht, die Luft mit hochgiftigen Substanzen zu verpesten. Inzwischen sind die Abgase der Schiffsmotoren analysiert worden und jetzt wird deutlich, wie dringend notwendig die Entgiftung auch der Schiffsemissionen ist. Denn Schiffsabgase lassen offenbar viele Menschen erkranken. Sie können Asthma und Bronchitis verursachen. Forscher kommen weiterhin zu dem Ergebnis, dass jedes Jahr zirka 60 000 Personen an Atemwegserkrankungen oder Lungenkrebs sterben, weil sie Partikel aus Schiffsmotoren einatmen.

Die Abgase ziehen in großer Menge hunderte Kilometer landeinwärts, berichtet das deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt. Mit den europäischen Satelliten haben Wissenschaftler die Abgasspuren von Schiffen weltweit untersucht. Abseits der Küsten lassen sich die Schifffahrtsrouten auch ohne Satellit meist gut erkennen. Die Abgasfahnen sind zirka 300 Kilometer lang und bis zu 9 Kilometer breit. Auch entlang großer Flüsse wurden erhöhte Abgaswerte gemessen. Die Luft an den Was-

serstraßen ist zuweilen ebenso verpestet wie die an den Autobahnen.

Die International Maritime Organisation (IMO) und die Europäische Union (EU) versuchen seit geraumer Zeit, die

dürfen in deutschen Seehäfen während der Liegezeit nur Treiböle verbrannt werden, die weniger als 0,1 Prozent Schwefel enthalten. Im internationalen Seeverkehr ist gegenwärtig noch ein Schwefelanteil von 4,5 Prozent zugelassen. Er soll aber bis 2020 auf 0,5 Prozent reduziert werden.

Unser Fazit: Die Schiffsemissionen, insbesondere an CO₂ (Kohlendioxid), SOX (Schwefeldioxid) und NOX (Stick-



Foto: dpa

Schadstoffe in Schweröl zu verringern. So dürfen in der Nord- und Ostsee nur Schiffe fahren, deren Treibstoff höchstens 1,5 Prozent Schwefel enthält. Die EU will diesen Anteil noch weiter reduzieren und vor allem diese Vorschrift auch auf die anderen europäischen Seegebiete ausdehnen. Ab 1.1.2010

oxid) müssen dringend reduziert werden. Für die Liegezeit der Schiffe im Hafen muss landseitige Stromversorgung eingeführt werden. Auf allen europäischen Gewässern müssen die Emissionen so reduziert werden, wie das heute bereits auf Nord- und Ostsee der Fall ist. **db**

Leistungen der Seemannskasse

In der Ausgabe Nr. 3/2009 des ver.di-Reports „Schifffahrt“ wurde ein Stück Historie der Seemannskasse dargestellt und über Änderungen hinsichtlich der organisatorischen Anbindung und auch über inhaltliche Neuigkeiten berichtet. In dieser Ausgabe soll näher auf die Leistungen der Seemannskasse und deren Anspruchsvoraussetzungen eingegangen werden.

Welche Leistungen gibt es von der Seemannskasse?

1. Das Überbrückungsgeld – § 11 der Satzung Seemannskasse (SSmk)

Hierbei handelt es sich um die „klassische“ Leistung, umgangssprachlich als „Seemannsrente“ bekannt. Die Höhe des Überbrückungsgeldes wird bei erfüllten Voraussetzungen zu Beginn der Leistung festgestellt. Die Höhe entspricht dem theoretischen Wert der Rente aus der gesetzlichen Rentenversicherung, entsprechend der dort erworbenen persönlichen Entgeltpunkte; allerdings ohne Berücksichtigung von Ansprüchen, die nach über- oder zwischenstaatlichem Recht im Ausland erworben wurden. Der errechnete Wert der theoretisch zu diesem Zeitpunkt möglichen Rente wird um einen Leistungszuschlag gemäß § 18, Absatz 3 SSmk erhöht (bis Ende 2009 sind das 7,5 Prozent, ab dem 1. Januar 2010 beträgt der Leistungszuschlag 9 Prozent).

Die so festgestellte Höhe des Überbrückungsgeldes ist zunächst ein Bruttobetrag. Je nach der persönlichen Konstellation des Leistungsempfängers (Seemannsrentners) sind Beiträge zur Kranken- und Pflegeversicherung abzuführen. Das hängt im Wesentlichen davon ab, ob noch eine versicherungspflichtige Beschäftigung an Land ausgeübt wird und wie hoch deren Vergütung ist.

2. Das Überbrückungsgeld als Differenzbetrag – § 12 SSmk

Bezieht der Seemann Arbeitslosengeld (Alg I) und ist dabei die Höhe des Arbeitslosengeldes geringer als das ansonsten zustehende Überbrückungsgeld wäre, so wird der Differenzbetrag von der Seemannskasse ausgeglichen. Dem Alg I gleichgestellt sind auch ver-

gleichbare Leistungen nach über- und zwischenstaatlichen Vorschriften.

3. Das Überbrückungsgeld als Abschlagsausgleich – § 13 SSmk

Erhält ein Versicherter eine „Vollrente“ von der gesetzlichen Rentenversicherung, die auf Grund vorzeitiger Inanspruchnahme – also Rentenbezugsbeginn vor dem Erreichen der für ihn geltenden Regelaltersgrenze – gemindert ist, zahlt die Seemannskasse bis zum Erreichen der Regelaltersgrenze die Differenz zwischen dem ursprünglich ermittelten Rentenwert und der geminderten Rentenhöhe monatlich als Abschlagsausgleich.

4. Das Überbrückungsgeld als einmaliger Abschlagsausgleich – § 14 SSmk

Weil die Seemannskasse den Abschlagsausgleich gemäß § 13 SSmk nur bis zum Erreichen der Regelaltersgrenze monatlich zahlt, jedoch die Rentenminderung wegen vorzeitiger Inanspruchnahme lebenslang besteht, wird zu diesem Zeitpunkt ein einmaliger Abschlagsausgleich gezahlt. Die Höhe dieser Zahlung entspricht dem Betrag, den man als freiwillige Beitragszahlung in die gesetzliche Rentenversicherung einzahlen müsste, um die Rentenminderung zur Hälfte auszugleichen. Für den Fall, dass ein Empfänger des Abschlagsausgleichs gemäß § 13 SSmk vor Erreichen der Regelaltersgrenze stirbt, erhalten die Hinterbliebenen, die zum Todeszeitpunkt einen Anspruch auf eine Hinterbliebenenversorgung haben, eine entsprechende Einmalzahlung. Diese Zahlung entspricht einem Betrag, der sich zum Zeitpunkt des Todes ergibt.

Hinweis: Die „Einmalzahlung“ ist beitragspflichtig in der gesetzlichen Kranken- und Pflegeversicherung. Die Beitragshöhe und Dauer der Beitragszahlung wird nach den geltenden gesetzlichen Regelungen festgelegt.

5. Überbrückungsgeld als Sonderausgleich – § 15 SSmk und einmaliger Sonderausgleich – § 16 SSmk

In besonderen Fällen, in denen das Überbrückungsgeld bis zum 31. Dezember 2000 begonnen hatte, kann eine später begonnene Altersrente oder eine Rente wegen voller Erwerbsminderung geringer sein, als das vorher gewährte Überbrückungsgeld. Gründe dafür sind gesetzliche Veränderungen, die sich insbesondere durch geänderte Anrechnungszeiten ergeben hatten. In solchen Fällen gleicht die Seemannskasse die Differenz in Form eines monatlichen Sonderausgleichs bis zum Erreichen der persönlichen Regelaltersgrenze und zum Zeitpunkt des Erreichens der Regelaltersgrenze durch eine Einmalzahlung aus. Das zu § 14 SSmk Geschriebene gilt entsprechend.

Hinweis: Die insbesondere unter den Punkten 4. und 5. beschriebenen Leistungen werden nach Vorschriften berechnet, die auf das Sechste Buch Sozialgesetzbuch (§ 187 a SGB VI) zurückgreifen. An dieser Stelle wird auf eine komplizierte Detailbeschreibung bewusst verzichtet. Das am Ende des Artikels zur Auskunft und Beratung Geschriebene ist hier besonders zu beachten.

6. Leistung nach Erreichen der Regelaltersgrenze – § 17 SSmk

Die Leistung nach Erreichen der Regelaltersrente gemäß § 17 SSmk kann nur

Versicherten gewährt werden, die ihre gesetzliche Regelaltersgrenze erreicht haben. Der Anspruch besteht für einen Zeitraum von 24 Monaten. Der Anspruch besteht nicht, wenn der Versicherte die Regelaltersgrenze vor dem 1. Januar 2008 bereits erreicht hat und aus der Seefahrt ausgeschieden ist. Dies gilt auch, wenn er nach dem 31. Dezember 2007 eine erneute Beschäftigung in der Seefahrt aufnimmt. Die Höhe der Leistung wird grundsätzlich wie eine Regelaltersrente berechnet und mit dem Faktor 0,5 vervielfältigt. Dies heißt praktisch, die monatliche Höhe der neuen Leistung entspricht im Grunde dem halben monatlichen Wert der gesetzlichen Rente. Diese Leistung wird zusätzlich zur gesetzlichen Rente gezahlt. Bereits vorher gezahlte Leistungen der Seemannskasse werden angerechnet. Dadurch werden in der Regel nur Versicherte diese Leistung erhalten, die bis zum Erreichen des regulären Rentenalters gefahren sind und demzufolge bis dahin keine Leistung der Seemannskasse bekommen hatten. Es wird aber in Fällen, in denen vorher eine „geringe“ Zahlung durch die Seemannskasse erfolgte, zu anteiligen Leistungsansprüchen kommen, die dann natürlich unter dem halben monatlichen Rentenwert liegen.

Die „Leistung nach Erreichen der Regelaltersgrenze“ gibt es seit Beginn des Jahres 2008. Deshalb soll insbesondere darauf noch etwas gründlicher eingegangen werden. Mit deren Einführung wurden neben den allgemeinen Anwartschaftsbedingungen für Leistungen der Seemannskasse einige besondere Voraussetzungen für den Anspruch auf diese Leistung festgelegt.

Anspruchsberechtigt auf die Leistung nach § 17 SSmk sind nur Versicherte,

- die am 1.1.2008 die für sie geltende Regelaltersgrenze noch nicht erreicht hatten und noch in der Seefahrt beschäftigt sind oder
- die am 1.1.2008 die für sie geltende Regelaltersgrenze noch nicht erreicht hatten, aber schon aus der Seefahrt ausgeschieden sind oder
- die am 1.1.2008 die für sie geltende Regelaltersgrenze bereits erreicht hatten, aber noch in der Seefahrt

beschäftigt waren oder es noch sind.

Versicherte, die vor dem 1.1.1947 geboren sind, erreichen die Regelaltersgrenze nach derzeit gültigem Recht grundsätzlich mit Vollendung des 65. Lebensjahres, also am Ende des Tages vor ihrem 65. Geburtstag. Der Anspruch auf Rente besteht dann ab dem ersten Tag des darauf folgenden Monats. Für ab dem 1.1.1947 geborene Versicherte erhöht sich die Regelaltersgrenze in Monatsschritten pro Jahrgang. Dazu sollte sich jeder Versicherte individuell informieren, weil es insbesondere durch Vertrauensschutzregelungen hiervon auch Ausnahmen gibt.

Was muss erfüllt sein, um Leistungen zu erhalten?

Grundsätzliche Voraussetzungen für eine Leistungsgewährung:

- die Vollendung des 56. Lebensjahres,
- die Erfüllung der Wartezeit, d.h.: versicherungspflichtige Seefahrtzeit von 20 Jahren muss nachgewiesen sein,
- mindestens 108 Monate – also neun Jahre – der versicherten Seefahrtzeit von 20 Jahren müssen nach dem Monat der Vollendung des 38. Lebensjahres liegen (die sogenannte „Halbbelegung“, manchmal auch „Halbdeckung“ genannt),
- die grundsätzliche Beendigung der versicherungspflichtigen Tätigkeit als Seemann, Küstenfischer oder sonst an Bord Selbstständiger in der Seefahrt auf Dauer. Die Beschäftigung auf Schiffen unter ausländischer Flagge muss ebenfalls auf Dauer beendet worden sein.
- Es muss ein Leistungsantrag gestellt werden.

Dazu kommen dann noch spezielle Bedingungen. Dazu gehört insbesondere Folgendes:

- Es darf kein Anspruch auf Rente wegen voller Erwerbsminderung oder eine Vollrente wegen Alters bestehen. Der Anspruch auf einen eventuell möglichen Abschlagsausgleich bzw. einen einmaligen Abschlagsausgleich oder einen Sonderausgleich bzw. einen einmaligen Sonderausgleich bleibt davon unberührt.
- Es darf kein Anspruch auf Arbeitslosengeld (Alg I) bestehen. Ein eventu-

ell bestehender Anspruch auf den Differenzbetrag bleibt davon unberührt. An dieser Stelle der wichtige Hinweis, dass kein Anspruch auf Arbeitslosengeld I besteht, wenn man eine versicherungspflichtige Tätigkeit an Land ausübt. Das heißt, dass Überbrückungsgeld auch neben einer Vergütung für eine Erwerbstätigkeit an Land gezahlt werden kann. Voraussetzung ist natürlich eine Antragstellung.

- Es darf in früheren Jahren von der Seemannskasse kein „Überbrückungsgeld auf Zeit“ gezahlt worden sein.

Ferner gibt es in besonderen Fällen auch noch die Möglichkeit, dass durch Vertrauensschutzregelungen, die insbesondere bei Änderungen der Satzung getroffen wurden, von den oben genannten Grundsätzen abweichende Tatbestände vorliegen können. Dazu gehört, dass u. U. das Überbrückungsgeld in wenigen Sonderfällen auch schon ab Vollendung des 55. Lebensjahres gezahlt werden kann. Auch in Bezug auf die Halbbelegung gibt es die Besonderheit, dass unter bestimmten Umständen diese Bedingung schon im Alter von 46 Jahren und einem Monat erfüllt sein kann (bezogen auf den Bemessungszeitpunkt ein Monat nach dem 38. Geburtstag ist das sonst frühestens mit 47 Jahren möglich). Diese Besonderheit trifft für Seeleute zu, die entweder vor dem 1. Januar 1999 aus der Seefahrt ausgeschieden sind oder deren Beendigung ihrer Tätigkeit in der Seefahrt vor diesem Datum durch Kündigung oder Vereinbarung feststand – auch wenn die Tätigkeit erst nach dem 1. Januar 1999 beendet wurde. Da es hierbei um besondere Sachverhalte geht, ist eine genaue Feststellung nur durch Prüfung durch die Mitarbeiter der Seemannskasse möglich.

Abschließend soll noch ausdrücklich darauf hingewiesen werden, dass dieser Artikel eine umfassende Auskunft und Beratung durch die Auskunfts- und Beratungsstellen der Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See, gegebenenfalls unter Einbeziehung der Seemannskassenmitarbeiter auf Grundlage der Kenntnisse des dort bekannten individuellen Versicherungsverlaufs, nicht ersetzen soll und kann.

Rainer Neuwardt

Flaute bei der Jobsuche in Manila

Auf den Philippinen gibt es mehr als 400 Heuervermittlungsbüros für Seeleute. Sie haben in der Vergangenheit mehr als 70 000 philippinischer Seeleute auf Schiffe unter fremder Flagge vermittelt. Ein Großteil



Fotos: Dieter Benze

Dringend gesucht: Patentinhaber

dieser Vermittlungsbüros mit ihren Heuerbaasen sitzt auf dem Lungso-platz in Manila. Sie sind dort in telefonzellengroßen Buden untergebracht, die eng aneinander gereiht dastehen. Im oberen Teil dieser Buden befindet sich die Firmenanschrift der Beman-

nungsagentur und im unteren Teil befindet sich ein Brett, auf dem eine Liste ausliegt, in die sich arbeitssuchende Seeleute eintragen können. Poster verkünden, dass für bestimmte Dienstgrade eine sofortige Anstellung möglich ist. Bei diesen dringend gesuchten Dienstgraden handelt es sich in der Regel um wenige Kapitäne, Offiziere, Ingenieure und Elektriker. In Bezug auf die Höhe der Heuer ist meistens zu lesen: „negotiable“. Der in allen Buden erkennbare Bedarf an qualifizierten Seeleuten kann aber das in der gegenwärtigen Wirtschafts- und Finanzkrise entstandene Problem des Überangebots arbeitssuchender Mannschaftsdienstgrade nicht ausgleichen. Es stellt sich dar in tausenden von Seeleuten, die diese Buden umringen.

Neben dem Problem, dass Mannschaftsdienstgrade in großer Zahl arbeitslos sind, manifestiert sich hier die fehlende qualifizierte Ausbildung für nautische und technische Schiffsoffiziere sowie Kapitäne auf den Philippinen.

Im Gegensatz zu diesem „Budenzauber“ sieht die Jobvermittlung bei



Große Bemannungsagenturen präsentieren sich, wie hier Marlow Navigation.

den großen Bemannungsagenturen so aus: Statt auf primitive Buden trifft man hier auf moderne Neubauten, die mit den neuesten technischen Errungenschaften ausgestattet sind. Neben der Heuervermittlung wird hier auch die Heuerabrechnung und darüber hinaus die Ausbildung für Kadetten betrieben. So kann beispielsweise die ausgelagerte deutsche Bemannungsagentur Marlow Navigation bis zu 1000 Schüler unterrichten. Diese



Bemannungsbuden in Manila

Agentur betreut zirka 5700 Seeleute an Bord und 3000, die sich im Urlaub befinden. Sie vermittelt philippinische Seeleute an 110 verschiedene weltweit operierende Reedereien. Die Schüler erwecken in Gesprächen den Eindruck, dass sie wissbegierig, hochmotiviert und dankbar für die Gelegenheit sind, eine gute Ausbildung zu erhalten. Etwas von diesem Engagement, das die europäischen Bemannungsagenturen auf den Philippinen an den Tag legen, würde man sich auch von den europäischen Reedern in Bezug auf die Ausbildung des seemännischen Nachwuchses in Europa wünschen.

Dieter Benze

ABSCHLUSS DER TARIFVERHANDLUNG IN MANILA



Foto: Ramon I. Samson

Anlässlich der internationalen Tarifverhandlungen zwischen der Joint Negotiation Group (JNG) und der Internationalen Transportarbeiterföderation (ITF) am 29. September 2009 in Manila lud die philippinische Seeleutegewerkschaft die Delegierten zu einem Abendempfang. Traditionell wurde zum Abschluss „Auld Lang Syne“ gesungen. Unser Foto zeigt von links nach rechts: Cleopatra Doumbia-Henry, Direktorin der Internationalen Arbeitsorganisation und Mutter des Internationalen Seearbeitsübereinkommens, David Dearsley, Generalsekretär der JNG, Yoji Fujisawa, Präsident der japanischen Seeleutegewerkschaft, Greg Oca, Präsident der philippinischen Gewerkschaft AMOSUP und Paddy Crumlin, Vorsitzender der Seeleute- und Hafnarbeitergewerkschaft in Australien.

Solidarität im Klick

Die Problematik der Billigflaggen ist aktueller denn je. Dies hat die erfolgreiche ITF Baltic Week Ende September 2009 eindrucksvoll bestätigt.

Zwar sind inzwischen fast alle Schiffe unter billiger Flagge, die in der Ostsee verkehren, mit ITF-Tarifverträgen gedeckt. Dennoch zeigte sich nach 258 Schiffsinspektionen und einer Reihe neu abgeschlossener Tarifverträge, dass der Druck der Ostseearbeitergewerkschaften nicht nachlassen darf – neuerdings bereiten auch nationale Flaggen Schwierigkeiten. Ohne professionelle Öffentlichkeitsarbeit und eine moderne Vernetzung der Akteure sind solche konzertierten Aktionen kaum denkbar. Rechtzeitig im August ist deshalb die neue Website www.billigflaggenkampagne.de online gegangen.

Kontinuierliche Kampagnenarbeit braucht ein Optimum an Öffentlichkeit. Deshalb erscheint eine eigene Kampagnen-Website, welche die deutschen Aktivitäten zielgruppengerecht aufbereitet, als eine sinnvolle Ergänzung zur Präsenz des Themas auf der ver.di-Website und den deutschsprachigen Angeboten der ITF in London. „Die neue Seite“, so die Leiterin der ITF-Billigflaggenkampagne bei ver.di, Barbara Ruthmann, „soll ein Portal sein für alle, die zum Thema Billigflaggen Information suchen. Deshalb wollen wir hier ganz aktuell Ergebnisse der internationalen Arbeit, wichtige politische Anstöße und gewerkschaftliche Initiativen darstellen“.

Vor allem will die Website direkt oder indirekt die Betroffenen selbst ermuntern, dabei mitzuhelfen, ihre eigene Situation oder die von anderen Seeleuten zu verbessern. Nicht ohne Grund sind die Seeleute in der Navigation der Seite als erste Zielgruppe aufgeführt. Die Website, die ihr Angebot in deutsch und in englisch bereit hält, bietet die wichtigsten Basisinformationen und konkrete Tipps für die Seeleute, ergänzt durch eine Vielzahl von Links zu anderen Institutionen – von der Seebefuggenossenschaft bis zur Küstenwache. Neben den Seeleuten an Bord der Schiffe haben auch alle an-

deren in der Schifffahrt im weitesten Sinne Tätigen einen hohen Informationsbedarf zur Kampagne. Die Landbeschäftigten der Reedereien müssen über Ziele und Aktionen im Rahmen der Billigflaggenkampagne genauso auf dem Laufenden gehalten werden wie alle Funktionäre, Mitarbeiter und Mitglieder von ver.di. Eine Zielgruppe von besonderer Bedeutung sind die Hafenerbeiter. Sie sind, das hat die Baltic Week wieder deutlich gezeigt, die Leistungsträger der Kampagne. Die schnelle (und weltweite) Verfügbarkeit von Informationen über das Internet vermag auch hier den politischen Druck der Gewerkschaftsarbeit zu erhöhen. Globale Solidarität ist vor allem eine Kommunikationsaufgabe.

Deshalb sind eine weitere wichtige Zielgruppe natürlich, so Barbara Ruthmann, die deutsch- und englischsprachigen Medien, deren Redakteure bisher ihre Informationen eher mühsam aus den verschiedensten Quellen zusammensuchen mussten. Inzwischen hat die Seite www.billigflaggenkampagne.de bereits so guten Anklang gefunden, dass sie in allen Suchmaschinen ganz oben steht. Das ist für die Öffentlichkeitsarbeit insgesamt wesentlich, denn die Recherche zu politischen Themen wird inzwischen nahezu ausschließlich im Internet vollzogen. Zum einen sollen die Medienleute bei Bedarf nicht nur die historische Dimension der Kampagne erfassen und in ihrer Berichterstattung verwenden können, weshalb die wichtigsten Fakten aus gut 60 Jahren Kampagnengeschichte im Pressebereich nachlesbar sind. Zum anderen können sie hier auch aktuelles Bildmaterial oder Antworten auf Fragen finden, die in der öffentlichen Diskussion immer wieder

aufkommen. Eine nützliche Dienstleistungsfunktion erfüllt die neue Seite auch gegenüber den Reedern. „Neben einem gewissen Aufforderungscharakter, für Schiffe unter fremder Flagge Tarifverträge abzuschließen“, erläutert Barbara Ruthmann, „erleichtert und beschleunigt das Portal die Zusammenarbeit mit den Reedereien durch die neuen elektronischen Kommunikationswege ganz erheblich“. So finden die Vertragspartner im Bereich „Consultation online“ den „16-Punkte-Bogen“, ein klar strukturiertes Webfor-



www.billigflaggenkampagne.de

mular, mit dem neue Schiffe aufgenommen werden können. In einem geschützten Log-In-Bereich sieht der Reeder alle Dokumente, die er selbst eingereicht hat – zum Beispiel Crew-Listen oder Safe-Manning-Zertifikate – und kann sie ändern und aktualisieren. Daneben werden der Bearbeitungsstand und die Laufzeit von Verträgen oder Anfragen angezeigt. Außerdem können die Nutzer auf fehlende Dokumente hingewiesen werden. Dieses Verfahren erspart Zeitverluste durch den Postversand und zahlreiche Telefonate.

Gewerkschaftliche Interessenvertretung lebt von Kommunikation und von Vernetzung, die beide schnelle Reaktion und gemeinsames, zielgerichtetes Handeln ermöglichen. Wenn die neue Website diesen Vernetzungsgrad deutlich erhöhen kann, ist auch für die Billigflaggenkampagne ein wichtiges Etappenziel erreicht. **B.R.**

Demonstration der Superfast-Besatzungsmitglieder gegen die Verschlechterung ihrer Tarifbestimmungen in Rostock am 1. Juni 2006.



Langer Weg durch die Instanzen

Seeleute warten weiter auf ihr Recht

Bundesarbeitsgericht weist Klage als unzulässig zurück

Zur Geschichte: Superfast-Ferries – eine 100%ige Tochter der griechischen Attica-Group – verkehrte von 2001 an mit drei modernen Fährschiffen zwischen Deutschland und Finnland. Im April 2006 jedoch verkaufte Superfast nach fünf erfolgreichen Betriebsjahren die Fährschiffe an die estnische AS-Tallink-Gruppe. Der weitere Betrieb der Schiffe erfolgte mit geringen Veränderungen auf denselben Linien. Alle an Bord befindlichen Seeleute (aus Finnland, Deutschland und Griechenland) verloren ihren Job. Es gab weder Entschädigungen noch Angebote für eine Weiterbeschäftigung. Einen Rechtsanspruch auf einen Betriebsübergang nach § 613a BGB gibt es für die Seeschifffahrt nicht.

Die Gewerkschaft ver.di protestierte mit den Seeleuten, Kolleginnen und Kollegen anderer Reedereien und Hafenbetriebe vor dem Superfast-Terminal im Rostocker Überseehafen. Die Seeleute gingen gegen die Kündigungen vor das Arbeitsgericht in Rostock. Die Anwälte von Superfast jedoch zweifelten an, dass Rostock als Gerichtsstandort für diese Fälle zuständig

ist. Damit begann dann der Klageweg um die Zuständigkeit.

Das Rostocker Arbeits- und Landesarbeitsgericht befand, dass Rostock zuständig ist. Begründet wurde die Entscheidung mit der Tatsache, dass in Rostock sowohl die Arbeitsverträge abgeschlossen, die Personalarbeit erfolgte als auch die Kündigungen ausgesprochen wurden.

Das sah das Bundesarbeitsgericht (BAG) in der 3. Instanz anders. Die Richter haben die Klage als unzulässig zurückgewiesen und begründeten dies damit, dass Rostocks Gerichte sich mit ihrer Entscheidung gegen die herrschende Meinung gestellt haben. Denn wenn nicht etwas anderes in Verträgen geregelt wurde, galt als Rechtsort der Flaggenstaat. Somit würde Griechenland (Flaggenstaat) bzw. Finnland (im Tarifvertrag vereinbart) der Ort für Rechtsstreitigkeiten der Superfast-Seeleute sein. Dem Argument der Rechtsanwälte der Seeleute, dass ein Flaggenwechsel bei Schiffen jederzeit schnell und unkompliziert möglich ist und damit der Flaggenstaat auch immer ein anderer sein kann, folgten die Richter nicht.

Damit müssen die Seeleute nun weiter auf eine Entscheidung in diesem Rechtsstreit warten. Und die Rechtsanwälte haben darüber zu beraten, wie

es nun weitergehen soll – vor den Europäischen Gerichtshof ziehen bzw. in Finnland oder Griechenland klagen? Das würde zunächst bedeuten, es muss Berufung eingelegt werden. Etwa 450 Seeleute waren bei Superfast beschäftigt. Davon haben sich zirka 50 Seeleute entschlossen, gegen die Kündigungen zu klagen. Aufgrund des langen Instanzenweges ist somit für die anderen 400 Seeleute die Verjährungsfrist abgelaufen. Die Superfast-Geschäftsführung wird sich darüber freuen.

KOMMENTAR

In der Seeschifffahrt gibt es für unsoziale Arbeitgeber schon eine Menge an Möglichkeiten für „miese Spiele“ mit den Seeleuten – sei es der Flaggenwechsel, der Austausch von Seeleuten u. a. m. Insofern haben die Rostocker Richter Mut bewiesen, indem sie von der herrschenden Meinung abwichen und das Schutzbedürfnis der Seeleute in den Vordergrund gestellt haben. Mit dem BAG-Urteil ist nun wieder alles offen. Ich hoffe nur, dass die Seeleute ihre berechtigten Ansprüche durchsetzen und dass dieses Beispiel von Superfast keine Schule macht.

Peter Geitmann

Illegale Beschäftigung in der Flusskreuzfahrtbranche

Gegenwärtig werden soziale Sicherheit und legale Beschäftigungsverhältnisse in der Binnenschiffahrtsbranche (Flusskreuzfahrten) stark unter Kontrolle genommen.

Gewerkschaftliche Mahnungen und Schiffsbesuche sowie Informationen der Besatzungsmitglieder haben die zuständigen staatlichen Kontrollgremien länderübergreifend auf den Plan gerufen.

„Endlich“ ist man geneigt zu sagen, denn Hinweise gab es schon viele. Insbesondere die Versuche, die Beschäftigungsverhältnisse auf Register zu verlagern, die keinen oder nur niedrigste Standards haben, bzw. über „Schachtelverhältnisse“ nicht juristisch durchsetzbar zu gestalten sind, sind in der Schifffahrt nicht neu.

Kontrollen haben deutlich gezeigt, dass Stundenlöhne von unter zwei Euro, gekoppelt mit überlangen Arbeitszeiten ohne Sozialversicherungsschutz kein bedauernswerter Einzelfall sind.

Dieses Pokern mit der sozialen Sicherheit und der Sicherheit der Passagiere ist unwürdig und menschenverachtend, ganz abgesehen von der Tatsache, dass damit dem Steuerzahler zusätzliche Belastungen ins Haus stehen. Reeder versuchen wieder einmal, ihren Gewinn auf dem Rücken der Besatzungen zu erhöhen.

Verlierer sind die Besatzungen. Die Arbeitsverhältnisse werden gekündigt und die Arbeitslosigkeit beginnt.



Die Staatsanwaltschaft macht ernst.

Aus unserer Sicht gilt es, in der Branche, beginnend beim Arbeitgeberverband, klare Linien festzulegen:

1. Soziale Sicherheit durch Tarifverträge,
2. Ausgründungen verhindern,
3. Arbeitsverhältnisse nicht durch Ausgründungen unterlaufen.

Großrazzien bei der Deilmann-Reederei haben deutlich gemacht, dass o.g. Fragen und illegale Beschäftigung Millionenschäden verursachen. Jetzt wäre es gut, wenn die Bundesregierung mit

den Gewerkschaften im Rahmen des „Forums der Binnenschifffahrt“ Maßnahmen beschließt, um Sozial-Dumping zu verhindern. Denkbar wäre auch hier eine Bindung von Förderung an soziale Sicherung, Flagge und Ausbildung.

Die Deilmann-Reederei ist aus der Branche nur ein Beispiel. Ver.di wird nicht locker lassen, soziale Standards für alle festzulegen und Sozialdumping zu verhindern.

khb

Digitaler Fahrtenschreiber

Im Rahmen der Erhöhung der technischen und sozialen Sicherheit (Ruhezeiten, Arbeitszeiten, Fahrzeiten) werden gegenwärtig technische Möglichkeiten, digitale Fahrtenschreiber einzusetzen, geprüft.

Dabei ist von den Gewerkschaften

dringend auf die Mitbestimmung hingewiesen worden, obwohl es nicht nur um den „gläsernen“ Binnenschiffer geht, sondern auch um bessere soziale Standards.

In diesem Zusammenhang stehen wieder die Komplexe eines europäi-

schen Schifferausweises und der Sprachenkompetenz (Riverspeech) auf der Tagesordnung der Gespräche in der Zentralen Kommission für die Rheinschifffahrt und des Sozialen Dialogs der Europäischen Kommission.

khb

ver.di: Dein sicherer Hafen

Denn ver.di bietet ihren Mitgliedern Schutz, Sicherheit und Unterstützung am Arbeitsplatz und im Arbeitsleben

Mit ver.di:

Beim Einkommen dranbleiben

Wir haben 2002 die **Feststeuer für alle Seeleute** durchgesetzt, **vorteilhafte Urlaubsregelungen** bis hin zum **1:1 System** geschaffen, und stellen mit **jährlichen Heuerunden** sicher, dass die Seeleute beim Einkommen dranbleiben.

Mit ver.di:

Sicherheit im Alter

Durch ver.di ist Sicherheit im Alter kein Fremdwort mehr, denn wir haben die **Seemannskasse** durchgesetzt, so dass Seeleute schon mit 56 Jahren ein Übergangsgeld – die Seemannsrente – beziehen können.

Mit ver.di:

Mehr Schiffe unter deutscher Flagge

Wir haben durch permanente **politische Einflussnahme** erreicht, dass eine Schifffahrt unter deutscher Flagge möglich ist. **Junge Menschen** haben dadurch wieder gute **berufliche Perspektiven**.

Mit ver.di:

Gegen Billigflaggen

Gemeinsam mit unserem internationalen Zusammenschluss – der **ITF** – kämpfen wir weltweit gegen Ausflaggen und für **internationale Tarifverträge**.

Mit ver.di:

Sicherheit vor Regressansprüchen

Für nur 1,75 € im Monat können ver.di-Mitglieder sich bei der **GUV/Fakultä** – siehe nächste Seite – gegen Regressansprüche des Reeders **absichern**.



Ja, ich bin dabei – Beitrittserklärung

Ich möchte Mitglied werden ab:

 Monat/Jahr

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Arbeiter/in | <input type="checkbox"/> Angestellte/r |
| <input type="checkbox"/> Beamt/in | <input type="checkbox"/> DO-Angestellte/r |
| <input type="checkbox"/> Selbstständige/r | <input type="checkbox"/> freie/r Mitarbeiter/in |

- | | |
|-----------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> Vollzeit | <input type="checkbox"/> Anzahl Wochenstd. |
| <input type="checkbox"/> Teilzeit | |

- | | |
|--|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> Erwerbslos | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> Wehr-/Zivildienst bis | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> Azubi-Volontär/in-Referendar/in bis | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> Schüler/in-Student/in (ohne Arbeitseinkommen) bis | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> Praktikant/in bis | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> Altersteilzeit bis | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> Sonstige | |

Einzugsermächtigung:

Ich bevollmächtige die ver.di, den satzungsgemäßen Beitrag bis auf Widerruf im Lastschrifteinzugsverfahren

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> zur Monatsmitte | <input type="checkbox"/> zum Monatsende |
| <input type="checkbox"/> monatlich | <input type="checkbox"/> vierteljährlich |
| <input type="checkbox"/> halbjährlich | <input type="checkbox"/> jährlich |

oder im Lohn-/Gehaltsabzugsverfahren* monatlich bei meinem Arbeitgeber einzuziehen.
 * (nur möglich in ausgewählten Unternehmen)

Name des Geldinstituts/Filiale (Ort)

Bankleitzahl	Kontonummer
<input type="text"/>	<input type="text"/>

Monatsbeitrag: €

Der Mitgliedsbeitrag beträgt nach §14 der ver.di-Satzung pro Monat 1% des regelmäßigen monatlichen Bruttoverdienstes. Für Rentner/innen, Pensionär/innen, Vorruheständler/innen, Krankengeldbezieher/innen und Erwerbslose beträgt der Monatsbeitrag 0,5% des regelmäßigen Bruttoeinkommens. Der Mindestbeitrag beträgt €2,50 monatlich. Für Hausfrauen/Hausmänner, Schüler/innen, Studierende, Wehr-, Zivildienstleistende, Erziehungsgeldempfänger/innen und Sozialhilfeempfänger/innen beträgt der Beitrag € 2,50 monatlich. Jedem Mitglied steht es frei, höhere Beiträge zu zahlen.

Datenschutz

Ich erkläre mich gemäß § 4a Abs. 1 und 3 BDSG einverstanden, dass meine mein Beschäftigungs- und Mitgliedsverhältnis betreffende Daten, deren Änderungen und Ergänzungen im Rahmen meiner Gewerkschaftsmitgliedschaft und der Wahrnehmung gewerkschaftspolitischer Aufgaben elektronisch verarbeitet und genutzt werden. Ergänzend gelten die Regelungen des Bundesdatenschutzgesetzes in der jeweiligen Fassung.

Persönliche Daten:

Name

Vorname/Titel

Straße/Hausnummer

PLZ/Wohnort

Geburtsdatum

Telefon

E-Mail

Staatsangehörigkeit

Geschlecht weiblich männlich

Bin/war beschäftigt bei (Betrieb/Dienststelle, Firma, Filiale)

Straße/Hausnummer im Betrieb

PLZ/Wohnort

Personalnummer im Betrieb

Branche

ausgeübte Tätigkeit

ich bin Meister/in-Techniker/in-Ingenieur/in

Bankleitzahl	Kontonummer
<input type="text"/>	<input type="text"/>

Datum/Unterschrift

Name Kontoinhaber/in (Bitte in Druckbuchstaben)

Datum/Unterschrift Kontoinhaber/in

Tarifvertrag

Tariff. Lohn- o. Gehaltsgruppe / Besoldungsgruppe

Tätigkeits-/Berufsjahr, Lebensaltersstufe

Regelmäßiger monatlicher Bruttoverdienst

 €

Ich war Mitglied der Gewerkschaft

von

bis

GUV/Fakulta: Deine zusätzliche Sicherheit

Denn die GUV/Fakulta sichert ver.di Mitglieder für 21 € im Jahr gegen Regressansprüche des Reeders ab

Mit GUV/Fakulta:

Absichern gegen berufliche Risiken

Niemand ist dagegen gefeit, bei der Ausübung des Berufes einen Schaden zu verursachen, für den er oder sie dann vom Reeder in Regress genommen werden kann. Aber jede und jeder ist in der Lage, sich dagegen richtig abzusichern.

Mit GUV/Fakulta:

Günstige Selbsthilfe statt teurer Versicherung

Da wir keine Versicherung sind, sondern eine gewerkschaftliche Unterstützungseinrichtung, geht es uns nicht um Gewinne, sondern um umfassenden und preisgünstigen Schutz für unsere Mitglieder. Den garantieren wir für 1,75 € im Monat bzw. 21 € im Jahr.

- Der Verband Deutscher Reeder (VDR) und ver.di haben in der Heuertarifrunde 2008 vereinbart, dass die 21 € den Seeleuten erstattet werden, wenn sie nachweisen, dass sie in der GUV/Fakulta sind. Dies gilt für alle tarifgebundenen Seeschiffahrtsunternehmen.

Mit GUV/Fakulta:

Rundum Sicherheit gegen Regressansprüche

Wir bieten: Schadensersatzbeihilfe bei arbeitsrechtlich begründeter Regressnahme | Unterstützung bei wirtschaftlicher Notlage durch einen Schadensfall | Rechtsschutz zur Durchsetzung von Schmerzensgeld und Schadensersatz | Rechtsschutz in Strafverfahren | Unterstützung bei Berufs- und Erwerbsunfähigkeit | Haftunterstützung | Hinterbliebenenunterstützung | Beratung, Information und Schulung zum Thema Arbeitnehmerhaftung.

Mit GUV/Fakulta:

Sparangebot für Studenten

in der Schifffahrtsbranche.
Jetzt eintreten, erst ab 2010 Beitrag bezahlen.
Bei vollem Schutz.

Weitere Infos:

0180-1 22 44 22 | www.guv-fakulta.de



Beitrittserklärung

Ich möchte Mitglied werden ab:

Monat/Jahr

Ich bin Mitglied der Gewerkschaft:

Ich bevollmächtige die GUV/FAKULTA,

meinen Beitrag jeweils bei Fälligkeit bis zu meinem schriftlichen Widerruf von meinem Konto abzubuchen.

Ich habe das neue Mitglied geworben:

Name/Vorname

Straße/Hausnummer

PLZ/Ort

Mitgliedsnummer

Ich willige ein, dass meine persönlichen Daten im Rahmen der Zweckbestimmung des Mitgliedsverhältnisses und der Wahrnehmung gewerkschaftlicher Aufgaben elektronisch verarbeitet und genutzt werden. Ergänzend gelten die Regelungen des Bundesdatenschutzgesetzes in der jeweils gültigen Fassung.

Datum/Unterschrift

Das trägt die GUV/Fakulta ein:

07/161 H

Media Code

ID-Nr.

Meine persönliche Daten:

Name

Vorname

Straße/Hausnummer

PLZ/Wohnort

Geburtsdatum

Telefon

Betrieb/Dienststelle:

Name

Straße/Hausnummer

PLZ/Wohnort

Telefonisch erreichbar?

Bankverbindung:

Kontonummer

BLZ

Bank/Sparkasse/Postbank

PLZ

Ort

Datum/Unterschrift Kontoinhaber/in

Fiete Festmacher

Micro-Jobs

Hannes und Fiete wollen mal wieder Fußball gucken. Lange haben Sie das nicht machen können wegen der Schichtarbeit. Aber jetzt ist Zeit, viel Zeit. Es ist immer noch Kurzarbeit angesagt.

Die beiden treffen sich bei Hannes an der Straßenecke. Mit dem Fahrrad. Das Auto bleibt jetzt öfter stehen, schließlich muss man haushalten.

Hannes wartet schon, als Fiete um die Ecke kommt. „Moin, moin, alles paletti?“ tönt Fiete.

„Könnte besser sein“, kommt es prompt zurück. „Scheißstimmung bei uns im Haus. Jetzt ist auch noch unser Flurnachbar arbeitslos geworden. Seine Frau arbeitet ja auch nur in so einem Mini-Job. Und die Leute, die über uns wohnen, leben auch nur von der Teilzeitarbeit der Frau und Hartz IV“.

„Komm lass uns los, damit wir auf andere Gedanken kommen“, meint Fiete. Und los geht's in Richtung Sportpark. Als sie durch das parkähnliche Gelände fahren, kommen sie an einer kleinen Gruppe Männer und Frauen vorbei, die rote Warnwesten tragen und gelbe Müllbeutel hinter sich herziehen.

Als sie die Gruppe passiert haben, sagt Hannes, der wohl heute seinen depressiven Tag hat: „Da könnten wir auch noch landen, wenn das so weitergeht mit der Krise, alles Ein-Euro-Jobber“.

Fiete antwortet nicht. Was sollte er auch sagen. Die Leere in den Häfen und die Auflieger sind unübersehbar.

Am Sportplatz angekommen, fängt Hannes wieder an: „Man könnte das Heulen kriegen, wenn man das alles hört. Ein-Euro-Job, Kurzarbeit, geringfügig beschäftigt, Teilzeitarbeit, Mini-Job und neulich sagt doch tatsächlich einer prekäre Arbeitsverhältnisse. Da musste ich erst im Duden nachgucken, was das heißt. Dabei ist alles dieselbe Scheiße, menschenunwürdig“.

Fiete denkt nach, wie er Hannes aus seinem Tief rauskriegt.

„Du hast noch was vergessen“.

„Was denn“, will Hannes wissen.

„Micro-Jobs, die gibt es auch noch“, erwidert Fiete und fügt hinzu,



Immer mehr Dienstleistungen werden auf Kunden verlagert.

„ich hab davon, ne ganze Reihe. Allein heute hab' ich schon drei Jobs gemacht“.

„Was, du arbeitest jetzt, wo wir Kurzarbeit haben, woanders?“, will Hannes wissen.

„Ja, natürlich, sonst würde ich ja ganz bestimmte Dinge gar nicht kriegen, auf die ich nicht verzichten kann“, erzählt Fiete mit ernster Miene.

Sie nähern sich jetzt den anderen Zuschauern. Hannes hält Fiete am Ärmel fest. „Wo arbeitest du?“, will er wissen.

„Heute hab' ich im Supermarkt, an der Tankstelle und bei der Sparkasse gearbeitet“, sagt Fiete.

„Das geht doch gar nicht. Der Tag ist ja mal gerade halb rum“, mosert Hannes.

„Doch, doch“, sagt Fiete, „erst habe ich bei der Sparkasse Geld abgehoben und eine Überweisung veranlasst. Das ist eigentlich der Job der Sparkassenangestellten, aber ich musste es machen. Dann bin ich zur Tankstelle gefahren und habe getankt, die Num-

mer von der Zapfsäule abgelesen und habe das Geld zum Kassenhäuschen getragen, den Job hat früher mal der Tankwart gemacht. Und dann bin ich zum Supermarkt, Gemüse kaufen. Ich hab das Gemüse selber ausgesucht, auf der Waage ausgewogen, eingepackt, den Preis draufgeklebt und bin zur Kasse zum Bezahlen. Das kann man alles an einem Vormittag schaffen. Sind ja nur Micro-Jobs“.

„Ach so“, kommt es von Hannes und sein Gesicht hat sich dabei etwas aufgehellt, „dann bin ich auch Micro-Jobber. Wenn ich mit dem Bus fahre, muss ich mir am Automaten selbst den Fahrpreis raussuchen, die Fahrkarte ziehen und auch noch selbst entwerfen. Und noch so einen Micro-Job hab' ich. Ich sortier Papier, Glas, Biomüll und Restabfall für den Entsorgungsbetrieb“.

„Siehste“, sagt Fiete, „man muss nur mal nachdenken und sich umsehen, dann gibt es genug Arbeit und Jobs. So und jetzt lass uns Fußball gucken, das ist Vergnügen in diesen Tagen“.