

Themen-Schwerpunkt zur Kampagne
»Fair übers Meer«:



Arbeit in der Fischereiindustrie

Auf See kann man nicht einfach weglafen ...

Seite 7

Kreuzfahrt-Tourismus

Massenpassagierhaltung – auf ewig krisenfest?

Seite 13

Hafenarbeit: Zum Beispiel Bremen

GHB unter den Rädern des Verdrängungswettbewerbs

Seite 17

Unsere Themen

Unsere Themen

Meeresschutz (I): UN-Ozean-Konferenz in New York Seite 21

Meeresschutz (II): Schieflage in Nord- und Ostsee Seite 23

Verklappung vor Borkum | Munitionsaltlasten | Attacke auf Bürgerrechte | Kali+Salz

Sklavereiähnliche Arbeitsbedingungen in der internationalen Fischereiindustrie

Auf See kann man nicht einfach weglaufen ...

VON PETER ULLRICH

Prekäre Arbeitsbedingungen in der Fischerei?

Auch wenn viele „Label“ und „Gütesiegel“ versprechen, dass unter ihrer Zertifizierung und Kontrolle beim Fang in Küstengewässern, Ozeanen und Aquakultur-Farmen alles mit rechten Dingen zugeht – weltweit verdienen die Bedingungen, unter denen Hunderttausende Tonnen verschiedener Speisefischarten sowie Meeresfrüchten gefangen und verarbeitet werden, nicht immer auch das Prädikat „fair“.

Prekäre Arbeitsverhältnisse bis hin zu moderner Sklaverei sind Symptome einer unter Druck geratenen Ökonomie. In der weltweiten Fischerei wirkt sich das genauso aus wie in anderen Wirtschaftszweigen. Auf der einen Seite steht der behauptete Zwang zu immer mehr „preiswerten“ Produkten und Dienstleistungen mit der Folge immer weiterer Lohnsenkung und verschärfter Ausbeutung; auf der anderen Seite werden sowohl im reicheren als auch im armen Teil der Welt immer mehr Regionen in die Armut gedrückt mit der Folge entsprechender Flüchtlingsbewegungen aufgrund der Abkopplung vom gesellschaftlichen Reichtum. Hinzu kommen der immer größere Bedarf an Nahrungsmitteln einer schnell wachsenden Weltbevölkerung, sich verändernde Konsumverhältnisse, die die Nachfrage nach Fleisch und Fisch beständig erhöhen, und der großflächige Verlust landwirtschaftlicher Flächen durch Raubbau, Versiegelung, Monokulturen sowie Klimaerwärmung.

Auf dem Meer und auch den Inlandsgewässern ist das nicht anders. Die aus unterschiedlichen Gründen und Motiven stetig anwachsende Nachfrage nach eiweißhaltiger Nahrung hat massive Überfischung und flächige Zerstörung mariner Ökosysteme unter anderem durch zerstörerische Fangmethoden und -geräte zur Folge; ausufernde Bebauung der Küstenstreifen und die Industrialisierung küstennaher Gewässer durch Offshore-Projekte verstärken dies noch. Fischkutter müssen immer weiter hinaus aufs Meer und sind teilweise monatelang auf See. Dies führt zu einer Abwanderung der

fachkundigen Besatzungen in weniger gefährliche und besser bezahlte Wirtschaftsbereiche, ersetzt werden sie immer mehr durch billigere oder gar fast kostenlose Hilfsarbeiter an Bord.

An vielen Küsten des globalen Südens hat die Überfischung ganzer Küstenregionen den Niedergang der Kleinfischerei bewirkt, der Zusammenbruch der dortigen Ökonomien hat neue Wanderungsbewegungen zur Folge. Der Kleinfischerei fehlt es am notwendigen Kapital, um auf die Veränderungen in gleicher Weise reagieren zu können wie die industrielle Fischerei. Vielmehr kommt es zu immer heftigeren, teilweise gewalttätigen Auseinandersetzungen zwischen industrieller und handwerklicher Fischerei in vielen küstennahen Bereichen. Staatliche Stellen bevorzugen in dieser Situation oftmals den Ausbau der industriellen auf Kosten der Kleinfischerei. Deutlich wird dies insbesondere an der Ungleichverteilung von Subventionen, die die Industrie erheblich bevorteilt.

Als Reaktion auf diese Problematik hat die Welternährungsorganisation FAO der Vereinten Nationen vor drei Jahren die Richtlinien zum Schutz der Kleinfischerei verabschiedet (1). Der Sonderbeauftragte der UN für das Recht auf Nahrung, Olivier de Schutter, prägte in diesem Zusammenhang den Begriff „ocean grabbing“ für den wachsenden Zugriff der industriellen Fischerei auf die Fanggebiete und Fischvorkommen, die traditionell von der Kleinfischerei genutzt wurden und so eine Schlüsselrolle für die regionale Ernährungssicherung und die soziale Situation der Küstenkommunen im globalen Süden spielen.

Der Niedergang der Fänge in heimischen Gewässern und die durch das „Immer weiter hinaus“ sich verschärfenden Konkurrenzen ging vielfach einher mit dem verstärkten Ausbau von Aquafarming (2). Aber die Versorgung dieses extrem schnell wachsenden Zweigs der Fischereiwirtschaft hat den Bedarf an Fischmehl und Fischölen aus Beifang und Verarbeitungsresten mittels spezieller engmaschiger Netze sprunghaft ansteigen lassen und so den Druck auf die herkömmliche Fischerei zusätzlich verschärft. An dieser Stelle nur am Rande sei hinzugefügt, dass Aquafarming etliche weitere Risiken und Gefahren birgt – durch verstärkten Einsatz von Fischmedikamenten und Chemikalien zur Konservierung der Futtermittel, durch Beeinträchtigung von Wildbeständen in Folge der Flucht genetisch veränderter Zuchttiere in angrenzende Gewässer, durch starke Nährstoffbelastung mit Kot und Futterresten sowie durch

Handwerkliche Fischerei – wie hier im indischen Siddharta – erlebt in vielen Regionen einen bedrohlichen Niedergang, weil sie dem Druck der industriellen Fischerei nicht standhalten kann.

FOTO: ILO ASIA/PACIFIC – FLICKR



Zerstörung von Küstenökosystemen wie Mangrovenwäldern für den Aufbau immer weiterer Farmen (2).

Im internationalen Rahmen wie auch national und regional fehlt es an Strategien zur nachhaltigen Bewirtschaftung der weltweiten Fischbestände. In diesem Zusammenhang ist auch der Schutz der Beschäftigten in der Fischerei – vor Arbeitsüberlastung, Unfallgefahren und Ausbeutung – samt wirksamer Kontrolle und Ahndung von Missständen global als mangelhaft zu bezeichnen. Perfiderweise fokussiert sich die Suche nach billigen Arbeitskräften dabei zunehmend auf alte wie neue Flüchtlingsbewegungen – ein Teufelskreis, aus dem ein Entkommen nur durch erhebliche und gemeinsame Anstrengungen der internationalen Gemeinschaft möglich scheint.

Eine derartige Verschlechterung der Arbeitsbedingungen betrifft die handwerkliche und die industrielle Fischerei gleichermaßen. Hier und jetzt richtet sich der Blick auf die industrielle Fischerei – auch wenn sie weniger Menschen beschäftigt, ist ihre Rolle für den Fischhandel doch wesentlich. Nach Erdöl sind Fisch und Meeresfrüchte das wichtigste Exportgut der Länder des globalen Südens – und Europa ist der weltweit wichtigste Importmarkt. Allein 2014 wurden Fisch und Meeresfrüchte im Werte von 130 Milliarden US-\$ gehandelt. Den überwiegenden Teil davon bringt die industrielle Fischerei auf den Weltmarkt – sei es, dass sie ihre Trawler in fremde Gewässer schickt und Lizenzgebühren entrichtet oder sie unter fremder Flagge fahren lässt, wenn sie sie nicht gar illegal auf Fangfahrt schickt.

„Marcos Kindheitstraum war es schon immer, nach Großbritannien zu kommen. Er hatte gehört, dass es ein Land war, in dem Arbeitsplätze reichlich vorhanden waren und die Menschen mit Würde arbeiteten. Aber er erlebte ein böses Erwachen. Als philippinischer Taxifahrer mit mehr als 50 Lebensjahren sah Marco sich nicht in der Lage, seine Familie zu versorgen. Im verzweifelten Versuch, sie zu unterstützen, bezahlte er einem Agenten auf den Philippinen umgerechnet mehr als 2000 britische Pfund für ein Visum und eine Vermittlung nach Großbritannien, um auf einem Fischerboot in Cornwall zu arbeiten. Er unterschrieb einen Vertrag für 48 Wochenstunden in der Garnelenfischerei.

Aber nichts von dem, was ihm versprochen wurde, erwies sich als wahr. Er erreichte

Cornwall nie. Er wurde nach Belfast geflogen, um auf einem Fischerboot vor Nordirland zu arbeiten. Es gab keine Ausbildung, obwohl Marco noch nie in der Fischereiindustrie gearbeitet hatte. Es war auch keine Rede von einer 48-Stunden-Arbeitswoche. Wenige Stunden nach Landung auf britischem Boden, nach langem Flug von Manila, geriet Marco zum ersten Mal in seinem Leben auf einen Garnelentrawler. „Vom Augenblick meiner Ankunft an gab mir niemand mehr eine Chance zu verschlafen. Ich arbeitete 20 Stunden pro Tag an sieben Tagen in der Woche, ich hatte nie einen freien Tag. Ich zog den Garnelen die Schwänze ab, füllte Körbe. Und wenn ich es nicht schaffte, die Körbe innerhalb von zwei Stunden zu füllen, brüllte und schrie mich mein Skipper an. Er behandelte mich wie ein Tier.“ Beschwerden konnte Marco sich nicht über seine Behandlung – das machte ihm die Art des erworbenen Visums für Großbritannien unmöglich“ (3).

Berichte wie dieser aus der nordirischen Fischerei beruhen mehr oder weniger auf Zufallsfunden in den digitalen Medien. Arbeitszeiten von 20 Stunden pro Tag an Bord seegängiger Fischereifahrzeuge, monatelange ununterbrochene Arbeit, mangelhafte sanitäre Einrichtungen und Schlafräume, keine Kommunikation mit Familie und Freunden zuhause, schlechte Löhne oder gar komplette Lohnvorenthaltung, unzureichende oder gar keine Arbeitsverträge, Wegnahme von Pass und Papieren, kein Schutz durch Arbeitnehmervertretungen, Betrug, Zwang, Nötigung, Erpressung, Anschreien, sexueller Missbrauch, hartes (körperliches) Bestrafen bis hin zur Ermordung

vor den Augen der übrigen Mannschaft oder Überbordwerfen – trotz gezielter lokaler Aktionen und Recherchen durch NGO, Gewerkschaften oder Journalisten, die vereinzelt solche Nachrichten entdecken, ist es immer noch schwer, derartige Missstände aufzudecken, Schuldige vor Gericht zu bringen beziehungsweise Opfer zu entschädigen, weil sich fast alles im Verborgenen abspielt.

Einige der in den vergangenen 15 Jahren berichteten Fälle waren so schockierend, dass in aller Deutlichkeit von organisiertem Menschenhandel bis hin zu sklavereihähnlichen Zuständen in der weltweiten Fischerei an Bord sowie im fischverarbeitenden Gewerbe an Land gesprochen werden muss. Entsetzte Echos und öffentliche Empörung in den USA oder Westeuropa sind fast immer auch gepaart mit tiefer Rat- und Hilflosigkeit, wie solchen – ausschließlich im Verborgenen ablaufenden – Zuständen überhaupt beizukommen ist. Als sich vor rund 20 Jahren erste Labels und Gütesiegel gründeten, um Produkte ohne Blut und Sklaverei zu schaffen, waren sie schon bald nach ihrer Gründung mit Skandalen konfrontiert. Bereits 2006 veröffentlichte die ITF einen ausführlichen Report über die Arbeitsbedingungen in der Fischerei und forderte, Seeleute in der Fischerei besser vor Betrug, Ausbeutung und Zwangsarbeit zu schützen (4). Vor allem in den USA übernahmen NGO die schwierige Aufgabe, Licht ins Dunkel zu bringen, gegen schlechte Arbeitsbedingungen und Produktbetrug vorzugehen; Händler Supermärkte und Restaurant wurden angehalten, sich für die Bedingungen in den Lieferketten, auf dem Schiff, der Aquafarm zu interessieren.



Schätzungsweise 200.000 Migranten aus Myanmar (Burma) arbeiten in Thailands Fischereiindustrie – wie hier am Pae Pla Pier in Mahachai beim Löschen eines Trawlers. Ohne legale Dokumente sind sie Schiebern und Menschenhändlern ausgeliefert.

2014 veröffentlichte die britische Tageszeitung „The Guardian“ die Ergebnisse einer sechsmonatigen Recherche, wonach die Lieferkette der weltweit in Supermärkten verkauften Shrimps wesentlich auf einem hohen Anteil gekaufter, verkaufter und gegen ihren Willen auf thailändischen Fischereischiffen gehaltener Männer basierte (5). 2015 deckte die Nachrichtenagentur „Associated Press“ (AP) in umfangreichen Recherchen auf, wie Fischprodukte in die Lieferketten großer US-Lebensmittelgeschäfte eingeschleust wurden, die aus Zwangsarbeit, Menschenhandel und anderem Missbrauch auf thailändischen Fischereifahrzeugen in Indonesien stammten. Die Recherche zeigte auch, wie Transparenz und andere Maßnahmen dazu beitragen können, derartige Verhältnisse in der Fischindustrie auszuschließen. Vier AP-Journalistinnen hatten 18 Monate lang an dem Projekt gearbeitet und dokumentiert, wie Männer aus Myanmar und anderen Ländern auf einer Insel in Indonesien gefangen gehalten wurden. Weitere AP-Berichte legten dar, wie Sklavenarbeiter auch bei der Verarbeitung von Shrimps eingesetzt werden. Zudem dokumentierten die Journalistinnen, wie Migrantinnen und Kinderarbeiter an thailändische Fabriken verkauft und dort zum Shrimps-Pulen für globale Lieferketten gezwungen wurden. Ihre Veröffentlichungen führten unter anderem dazu, dass mehr als 2000 gefangen gehaltene Arbeiter frei kamen, das AP-Team wurde 2016 für diese Reportagen mehrfach, unter anderem mit dem angesehenen Pulitzer-Preis ausgezeichnet (6).

Ebenfalls 2015 veröffentlichte die „New York Times“ eine sechsteilige Serie, in der unter dem Titel „The Outlaw Ocean“ eine Reihe brutaler Misshandlungs- und Missbrauchsfälle auf illegalen Fischereifahrzeugen in internationalen Gewässern dokumentiert wurden. Berichtet wurden auch schwere Menschenrechtsverletzungen, gezielte, aber straffrei gebliebene Morde, unethische Anwerbungspraktiken durch illegale Agenturen oder Sklavenarbeit kambodschanischer Flüchtlinge, die auf thailändischen Trawlern Fischfang für die Haustierfutter-Industrie betreiben mussten (7). Und im selben Jahr deckte die britische Stiftung „Environmental Justice Foundation“ (EJF) in einem umfangreichen Report auf, wie Überfischung durch illegale, undokumentierte und unregelte Fischerei in thailändischen Gewässern zum ökologischen Kollaps führt, und enthüllte zugleich, wie diese Verhältnisse auch Druck aufbauten für den verbreiteten Einsatz brutaler Sklaverei in der thailändischen Fischerei-Industrie: Die Studie „Pirates And Slaves“ plädiert eindringlich für ein konzertiertes Vorgehen zur gemeinsamen Bekämpfung von Überfischung, Fischpiraterie und moderner Sklaverei (8).

Wie das oben geschilderte Beispiel des Taxifahrers Marco zeigt, sind Sklaverei und ähnliche Missstände kein „Privileg“ der südostasiatischen Fischereiindustrie: Eine einjährige Recherche über den irischen Garnelen- und Weißfischfang bestätigte 2016 massiven Arbeitsmissbrauch auch in hiesigen Gewässern und enthüllte etwa die Bemannung der Trawler mit unregistrierten Ghanaern, Filipinos, Ägyptern und Indern in den Häfen von Cork bis Galway (9). Andere Recherchen zeigten, dass Besatzungen an Bord südkoreanischer Schiffe, die nahe Neuseeland operierten, Opfer von Zwangsarbeit waren (10). Und die oben erwähnte AP-Untersuchung dokumentiert auch diverse Beispiele unfairer Arbeitsumstände sowie einiger Fälle von Menschenhandel in der hawaiianischen Fischerei – Hunderte unregistrierter Arbeiter, die auf Grund einer US-amerikanischen Gesetzeslücke zwar arbeiten dürfen, aber von Arbeitsschutzvorschriften ausgeschlossen sind (6). Bleibt abschließend – nur für diese unvollständige Auswahl von Beispielen! – zu erwähnen, dass eine der an der AP-Untersuchung beteiligten Journalistinnen, Martha Mendoza, im Herbst 2016 berichtete, trotz einiger Verbesserungen sei in Thailand kein wirklicher Erfolg erzielt worden etwa hinsichtlich der Entschädigung von Sklaverei-Opfern – dafür wurde die Shrimps-Verarbeitung aus illegalen Hütten in firmeneigene Gebäude verlegt (11). Die Arbeits- und Lebensbedingungen in der Fischerei auf See und in der Fischerverarbeitung waren immer hart und sind es noch heute. Nach Einschätzung der UN-Arbeitsorganisation ILO ist das Fischereigewerbe vor allem auf dem Meer immer noch ein Berufszweig mit vielen Unfällen und Todesfällen – einer der gefährlichsten Berufszweige schlechthin. Große Teile

Die Abbildung zeigt beispielhaft den Weg eines indonesischen Fischers, der von einem Agenten unter falschen Angaben angeworben wurde, um dann nach Flug monatelang auf einem Trawler im Atlantik unterwegs zu sein. Das Beispiel stammt aus einem Vortrag von Rebecca Surtees, Anthropologin am NEXUS-Institut mit Schwerpunkt „Menschenhandel“.

QUELLE:
WWW.NEXUSINSTITUTE.NET/
BEARBEITUNG: WATKANT



Fischerei – in Zahlen (Eine Auswahl)

Die Welternährungsorganisation FAO (Food and Agriculture Organization of the United Nations) erarbeitet alle zwei Jahre einen Bericht über den Zustand der weltweiten Fischerei – den SOFIA-Bericht (The State Of World Fisheries And Aquaculture). Der aktuellste SOFIA-Bericht erschien am 7. Juli 2016, seine Daten beziehen sich auf die Jahre 2013 / 2014).

Weltweite Fischbestände

- 31,4 Prozent der weltweiten Fischbestände sind überfischt;
- 58,1 Prozent aller Fischbestände werden maximal befischt;
- 10,5 Prozent der weltweiten Bestände werden moderat bis wenig befischt.

Der Fischereisektor

- 167 Millionen Tonnen Fisch und Meeresfrüchte kommen weltweit jährlich aus Wildfang und Aquakultur, davon stammen 93,4 Millionen Tonnen aus Wildfang;
- 56,6 Millionen Menschen sind in der Fischerei oder Aquakultur tätig (primärer Sektor);
- 720-864 Millionen Menschen sind in der gesamten Fischereiindustrie tätig (das entspricht 10-12 Prozent der Weltbevölkerung);
- 4,6 Millionen Fischfangboote gibt es weltweit;
- 130 Milliarden Dollar Jahresumsatz: damit gehören Fisch und Meeresfrüchte zu den meist gehandelten Gütern der Welt.

QUELLE: MSC / FISCHEREI IN ZAHLEN 2017

der weltweiten Fischerei operieren nach wie vor im Dunkeln: Es fehlen wirksame, international verbindliche Arbeits- und Sicherheitsvorschriften, es fehlen entsprechende Überwachung, Kontrolle und Sanktionierung im Hafen oder gar auf See; das gilt für die Schiffe selbst, für die Arbeit und das Leben an Bord, für das Fanggerät und auch für die Art und Weise des Fangs und seiner Zusammensetzung. Viele Fischereinationen haben entweder gar keine oder unzureichende Gesetzgebungen für den Schutz von Mensch und Umwelt in der Fischerei; von der UNO, ihrer Schifffahrtsorganisation IMO, der FAO oder der ILO erarbeitete Normen treten nicht in Kraft, weil nicht genügend Staaten sie ratifizieren oder sie nicht in ihre nationale Gesetzgebung übernehmen. In den großen Fischereinationen tragen Fang und Verarbeitung wesentlich bei nicht nur zur Nahrungsversorgung, sondern auch zu Exportüberschüssen – entsprechend stark ist die Lobbymacht dieser Wirtschaftsgruppe: sie begnügt sich nicht damit, Verschärfungen „störender“ Vorschriften unbedingt zu verhindern, sondern setzt ihrerseits weitere Subventionen und die Herausnahme der Fischerei aus Neuregelungen für Schifffahrt und Arbeitsschutz durch.

Hinzu kommt, dass es in vielen Fischfanggebieten kein tatsächliches Interesse an verbindlichen Regelungen zur Meldung von Fangzahlen gibt. In einigen der im Fischfang führenden Länder der Welt sind nicht einmal alle Fischereifahrzeuge ordentlich registriert. Im Gegensatz zur weltweiten Handelsflotte haben Fischereifahrzeuge, vor allem die kleineren, nicht unbedingt auch eine eindeutige Schiffsidentifikationsnummer, selbst wenn das dazu führt, dass sie in einigen Regionen ihre Fänge für den Export nicht anlanden können. Der aus der Handelsschifffahrt bekannte Gebrauch von Billigflaggen und die gegen das Seerecht verstößende Trennung von Flaggenstaat des Schiffs und Heimatstaat des Eigners sind auch in der Fischerei weit verbreitet, viele Schiffe der neuseeländischen Fischereiindustrie beispielsweise führen die Thai-Flagge. Kontrolle von Schiff und Fang, insbesondere auf See, ist ein wunder Punkt des gesamten Fischereimanagements und abhängig vom tatsächlichen Engagement der Staaten. Es gibt zwar von der FAO festgelegte „Regional Fishery Management Organizations“, in denen sich die aktiven Fangnationen die Aufsichtspflichten teilen sowie Fangquoten und Auflagen miteinander absprechen, aber selbst in solch regulierten Fanggebieten sind die Lücken, die Verstöße ermöglichen, nach wie vor groß.

In Irland schreibt ein Regierungsbeschluss vor, dass die Besatzungen heimischer Fischereifahrzeuge zu mindestens 50 Prozent aus irischen Staatsangehörigen bestehen müssen. Da



Der Fischereihafen von Howth nahe der irischen Hauptstadt Dublin: Im vergangenen Jahr enthüllten Zeitungsberichte massiven Arbeitsmissbrauch und Trawlerbemannung mit unregistrierten Arbeitern aus Afrika und Asien.

FOTO: WILLIAM MURPHY – FLICKR

aber die Beschäftigten dort traditionell nicht formal per Arbeitsvertrag angestellt werden, sondern anteilig am Fangerlös beteiligt sind, gelten sie als „selbstständig“ – mit der Folge, dass Mindestlohn-Vorschriften oder Arbeitsschutzvorschriften gar nicht oder nur unvollständig gelten. Nicht-EU-Bürger brauchen deshalb auch kein Arbeitsvisum, wie es nur für abhängig Beschäftigte gilt, sondern können mit geschickten (legalen) Winkelzügen problemlos auf die jeweiligen Schiffe gelangen. Darüber hinaus gibt es nur unzureichende Kontrollen für die Registrierung von Mannschaften außerhalb der irischen Hoheitsgewässer. Die Angeworbenen gehen still und leise an Bord und sind unmittelbar danach aus dem Hoheitsgebiet verschwunden. In den irischen Häfen haben solcherart gestrandete Fischer keine gültige Aufenthaltsgenehmigung und damit auch nur unvollständige Rechte, um sich gegen erlittenes Unrecht zur Wehr zu setzen, sie werden stattdessen in die Illegalität abgedrängt. Wie die irische Regierung in Zukunft damit umgehen will und wird, steht in den Sternen. Verbandsvertreter der Fischereiindustrie spielen das Problem erst mal herunter und geben den Ball zurück zur Regierung (12).

Es geht aber auch anders: Als in Neuseeland umfangreiche Missstände an Bord von Schiffen heimischer Fischereifirmen, die unter fremder Flagge in der eigenen Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) operierten, aufgedeckt wurden, beschlossen Regierung und Parlament, die neuseeländische Flagge für alle

in der nationalen AWZ operierenden Fischereifahrzeuge obligatorisch zu machen – egal, ob sie neuseeländischen Firmen gehören oder nur gechartert sind. Mit dieser Regelung, die 2016 in Kraft trat, sollen mehrere Probleme auf einen Streich gelöst werden: Zum einen wird so die vollständige Kontrolle über die Einhaltung von Vorschriften zu Fanggerät und Quoten angestrebt, zum anderen über die Einhaltung neuseeländischer Arbeitsbedingungen für ausländische Mannschaften an Bord und damit auch ein Ende von Zwangsarbeit. Alle Fänge müssen in den Häfen bei zertifizierten Fischhändlern entladen werden, Umladungen von Fängen innerhalb der AWZ werden verboten. Man darf gespannt sein, wie erfolgreich diese Managementpraxis in den nächsten Jahren umgesetzt wird und ob die vielen Missstände auf diese Weise tatsächlich abgeschafft werden können (13).

Eine gewisse positive Strahlkraft auf die umliegenden Länder hat diese Politik bereits. Australien, Japan, die USA und selbst Malaysia haben ebenfalls Maßnahmen ergriffen oder ins Auge gefasst, die Arbeitsbedingungen an Bord von Fischereifahrzeugen unter eigener beziehungsweise fremder Flagge zu verbessern und die Kontrollen zu intensivieren. Auch in Südkorea sowie Taiwan regen sich Aufmerksamkeit und Widerstand gegen die bisherige Fischereipraxis und -politik. Selbst Indonesien mit seiner weitverzweigten Inselwelt versucht, als Antwort auf die zahlreichen Berichte über Zwangsarbeit, hilflos gestrandete Besatzungen und

illegale Fischerei in seiner AWZ einen ähnlichen Weg zu gehen. Die Regierung musste während ihrer eigenen beziehungsweise von NGO durchgeführten Recherchen immer wieder feststellen, dass ein großer Teil heimischer Fischereifahrzeuge nicht registriert war, aber auch viele unter fremder Flagge in der AWZ fischten. Zunächst wurde ein Moratorium ins Auge gefasst für die Neuzulassung von Fischereifahrzeugen. Weiter wird angestrebt, dass nur noch Schiffe unter indonesischer Flagge in der AWZ fischen dürfen. Vereinzelt kam es auch bereits zu öffentlichkeitswirksamen Sprengungen von Fischtrawlern, die des illegalen Fischens in der AWZ eindeutig überführt wurden. Auch hier darf man gespannt sein, wie sich die Situation weiter entwickeln wird und ob der Inselstaat dieses ehrgeizige Programm im Schatten weit verbreiteter Korruption bis hoch in die Verwaltungsspitzen tatsächlich umsetzen kann (14).

Sehr wenig ist über Arbeitsbedingungen der riesigen Fischereiflotte Chinas bekannt. Das gilt sowohl für die innerhalb als auch – und vor allem – für die außerhalb der chinesischen Hoheitsgewässer operierenden Schiffe. Überall auf den Meeren und vor den fischereilich interessanten Küsten Asiens, Ozeaniens, Afrika und Amerikas sind in den vergangenen 20 Jahren chinesische Fischtrawler aufgetaucht. Die Regierungen in Peking sowie den einzelnen Küsten-Provinzen haben ein ehrgeiziges Programm aufgelegt, um in den nächsten zehn Jahren die Fang- und Verarbeitungsmengen drastisch zu steigern. In den Werften boomt der Trawlerbau, ähnlich wie in anderen Fischereinationen gibt es Subventionsprogramme für Schiffstreibstoffe, um die immer weiteren Fahrten finanzierbar zu machen.

Abschließend noch einmal ein Blick auf die thailändische Fischerei – mit einem von vielen Beispielen typischer Zwangsarbeit auf Fischtrawlern: „Samboon (nicht sein richtiger Name) wurde ein Opfer von Zwangsarbeit – mit irreführenden Rekrutierungspraktiken geködert, ausbeuterischen Arbeitsbedingungen unterworfen und ohne Chance auszusteigen. Während seiner Arbeit auf einer Tankstelle in Bangkok wurde Samboon von einem Fremden über Arbeit in der Fischerei angesprochen. Der Mann versprach ihm guten Lohn und alle 15 Tage eine Rückkehr an Land. Samboon arbeitete zunächst auf einem Schiff zur Versorgung

Die „Association of Indonesian Migrant Workers in Taiwan“ (ATKI) organisiert viele der indonesischen Migranten, die auf Taiwan in der Fischereiindustrie arbeiten müssen und klärt sie auf Versammlungen wie hier im nordtaiwanesischen Hafen Wanli über ihre oft nur eingeschränkten Rechte auf..

FOTOS (2): LENNONG YING-DAH WONG – FLICKR

Mögliche Maßnahmen gegen Missstände in der Fischerei

Es gibt viel zu tun...

Gegen die Missstände in der globalen Fischereiindustrie gibt es eine Reihe wirksamer Mittel – die aber bislang ganz überwiegend nur Forderungs-Charakter haben und weit entfernt sind von wirksamer Durchsetzung. Hinter diesen Forderungen vor allem zur Verhinderung beziehungsweise Bekämpfung von Zwangsarbeit und anderer, sie begleitender krimineller Taten stehen aber international Gewerkschaften, Verbände der Kleinfischerei und etliche Nichtregierungsorganisationen:

- Mehr Vorschriften und Kontrollen für und von Ländern der Billigflaggen;
- eindeutige Identifizierungsnummern ähnlich der IMO-Nummer für alle Fischereifahrzeuge; die Nummer ist ans Schiff gebunden und bleibt auch bei Flaggenwechsel oder Verkauf;
- komplette nationale Registrierung und Lizenzierung aller seegängigen Fischfang-, Kühl-Gefrier- und Fabriksschiffe der verschiedenen Fischereinationen;
- umgehende Ratifizierung und / oder Umsetzung verbindlicher internationaler Rechtsinstrumente, die die Sicherheit der Fischer und angemessene Arbeitsbedingungen in nationalen wie internationalen Gewässern gewährleisten;
- bessere Koordination der Hafenstaatkontrolle über Fischereifahrzeuge;
- wirksame Kontrolle privater Rekrutierungsagenturen, ihrer Anwerbethoden, ihrer Verträge, ihrer Vermittlungsgebühren;
- Einrichtung einer internationalen und multifunktionalen Zusammenarbeit bei der Strafverfolgung von Verstößen, umfassende Reform der nationalen Justizwesen gegen Menschenhandel und Zwangsarbeit (nicht nur) auf See und in der Fischverarbeitung;
- Transparenz im Fischereisektor entlang der Wertschöpfungskette: vom Fischer bis zum Konsumenten;
- umfassende und koordinierte Forschung gegen betrügerische und zwangsweise Beschäftigungspraktiken im Fischereisektor;
- freier Zugang für Beschäftigte der Fischerei zu Informations- und Unterstützungsdiensten sowie Gewerkschaften;
- Verbot von Fangumladungen und Fangaufkäufen auf See (Transshipment);
- Ahndung von illegaler Fischerei und Fischpiraterie;
- Einführung von Fangidentifikationsverfahren auf den einzelnen Schiffen, die dem Fischprodukt automatisch beigefügt werden.

von Hochseetrawlern und der Übernahme von Fängen. Kurz darauf wurde er auf einen Trawler verlegt und musste hier insgesamt zwei Jahre

lang arbeiten, bevor er an Land zurückkehren durfte. An Bord wurde er vom Kapitän angegriffen und mit dem Schwanz eines Stachelrochens



geschlagen. Samboon arbeitete etwa zwei Monate auf dem Boot, dann wurde er vom Kapitän an ein anderes Schiff übergeben und anschließend auf ein drittes Schiff. Er wurde auf allen drei Booten körperlich bedroht und misshandelt. Er entkam, als das Schiff in Malaysia lag und wurde anschließend von der thailändischen Botschaft repatriert“ (15).

Für Thailand, eine der größten Fischereinationen der Welt, sind die Probleme, die mit der Regulierung und Kontrolle der Fischereindustrie einhergehen, fast unlösbar. Es fehlt jeder staatliche Überblick über die Anzahl innerhalb wie außerhalb nationaler Gewässer operierenden Schiffe thailändischer Firmen unter thailändischer oder auch unter Billigflaggen. Die generelle Zuständigkeit für das Fischereiwesen, die Genehmigung von Fängen unter ausländischer Flagge fahrender Thai-Schiffe innerhalb der thailändischen AWZ oder die Statistik darüber sind auf verschiedenste Ministerien und Fachbehörden verteilt. Es gibt zwar ein ehrgeiziges Regierungsprogramm zur Behebung all dieser Missstände, doch in den vergangenen Monaten mussten staatliche Vertreter bereits zurückrudern – zu umfangreich ist die zu bewältigende Aufgabe, zu stark die Fischereindustrie und ihre Lobbyisten, zu undurchsichtig die Firmenverflechtungen im In- und Ausland, zu stark die Abhängigkeit des Staates vom Fischexport (16).

Indonesien, Thailand, Neuseeland, Irland... – jeder Versuch einer Bilanzierung kann momentan nur fragmentarisch bleiben. „Fair Trade – Fair Shipping“ ist das Motto der aktuellen Kampagne, die WATERKANT gemeinsam mit Fair Oceans, Brot für die Welt und anderen zivilgesellschaftlichen Kräften begonnen hat. Fairness, das zeigt dieser Überblick, ist nicht nur in der Handelsschifffahrt, sondern auch in der Fischerei eher Ausnahme als Regel. Es erscheint fast unmöglich, den Weg vom Fischfilet oder dem Shrimp auf dem Teller zur Fischfabrik, zum Trawler, zum Fangnetz und nicht zuletzt zu denen, die es ins Meer werfen und gefüllt wieder herausholen, zurückzuverfolgen. Das hat nur zum Teil etwas zu tun mit der immensen Zahl an Fischfangschiffen, mit den riesigen Mengen an Fischprodukten, die täglich gefangen, verarbeitet, verkauft und konsumiert werden, mit den vernetzten und oft undurchsichtigen Transportwegen kreuz und quer um die Welt. Es hat zu tun mit der Tatsache, dass, abgesehen von schönen Tabellen etwa mit Fangstatistiken oder Beschäftigtenzahlen, die tatsächlich verfügbaren Daten und Fakten über die reale Situation der Fischerei und vor allem der in diesem Sektor arbeitenden Menschen insgesamt dünn und – wie auch die hier verwendeten Quellen zeigen – fragmentarisch sind. Das aber, dieser Eindruck



...und manchmal gelingt es der ATKI auch, bei Kundgebungen in taiwanesischen Häfen und Hafenstädten – vor Trawlern wie hier oder in Einkaufszentren – gegen sklavereiähnliche Arbeitsbedingungen zu demonstrieren..

drängt sich auf, ist kein Zufall – sondern ebenso gewollt wie die verbreitete unzureichende Kenntnis über die Lage von Seeleuten. Meere haben etwas Verbindendes, sind von Natur aus ebenso global wie ihre Probleme. Jedes Bemühen, sie zu schützen und ihre Schätze gerecht zu verteilen, erfordert daher nicht einfach nur globale

Perspektiven: Die Suche nach solidarischen Lösungen für die Probleme setzt vor allem breite und fundierte Information voraus. Bezogen auf die Fischerei mag dies als ein Anfang gesehen werden. ◀

ANMERKUNGEN:

- # Dieser Beitrag des Schwerpunkts „Fair Trade – Fair Shipping“ ist Teil einer von Brot für die Welt, Fair Oceans und WATERKANT produzierten Reihe zu Fragen der internationalen Meerpolitik (siehe oben).
1. FAO: „Voluntary Guidelines for Securing Sustainable Small-Scale Fisheries in the Context of Food Security and Poverty Eradication“; Rom, 2015; <http://www.fao.org/3/a-i4356e.pdf>
 2. WATERKANT, Jg. 29, Heft 4 (Dezember 2014), Seite 11 ff.
 3. „The foreign workers trapped on trawlers“; in: „BBC-News“ vom 20. Februar 2015; https://kurzlink.de/bbc_2015-02-20; Übersetzung durch Autor
 4. ITF: „Out of sight, out of mind – Seafarers, fishers & human rights“; London, 2006; https://kurzlink.de/itf_fish_2006
 5. „Revealed: asian slave labor producing prawns for supermarkets in US, UK“; in: „The Guardian“ vom 10. Juni 2014; https://kurzlink.de/guardian_2014-06-10
 6. „Seafood from slaves“; AP-Untersuchung von 2015; https://kurzlink.de/ap_seafood_f_slaves
 7. „The Outlaw Ocean“; in: „The New York Times“, Juli 2015; https://kurzlink.de/nyt_outlaw-ocean
 8. Environmental Justice Foundation: „Pirates And Slaves“; https://kurzlink.de/ejf_p-a-s_report
 9. „Revealed: trafficked migrant workers abused in Irish fishing industry“; in: „The Guardian“ vom 2. November 2015; https://kurzlink.de/guardian_2015-11-02
 10. Stringer, Christina, et al.: „New Zealand’s Turbulent Waters: The Use of Forced Labor in the Fishing Industry“; https://kurzlink.de/stringer_nz-fish
 11. Mendoza, Martha: „Promises unmet as Thailand tries to reform shrimp industry“; https://kurzlink.de/ap_2016-09-22
 12. Interview mit Gerald Nash, Anwalt irischer Fischer; https://kurzlink.de/nash_2017-02-17
 13. Pressemitteilung Minister Nathan Guy; https://kurzlink.de/nz_pm_2016-05-01
 14. „Crackdown on illegal fishing has Indonesian fisheries bouncing back“; https://kurzlink.de/sfs_2017-05-04
 15. Chantavanich, Supang, et al.: „Under the shadow: Forced labour among sea fishers in Thailand“; Übersetzung durch Autor; https://kurzlink.de/mp-68_thai-fish
 16. „Thailand accused of failing to stamp out murder and slavery in fishing industry“; in: „The Guardian“ vom 30. März 2017; https://kurzlink.de/guardian_2017-03-30