



Hintergrundinformationen zur Kampagne (I)

Fair übers Meer!

Für menschenwürdige Arbeitsbedingungen und mehr Umweltschutz im Seeverkehr

Erweiterte Neuauflage 2019

Unterstützer der Kampagne



Vorwort der Herausgeber

Immer mehr Produkte aus dem so genannten „Fairen Handel“ füllen die Regale in den Läden, werden gekauft und konsumiert. Weltweites Engagement sorgt dafür, dass die Menschen, die diese Produkte – oder ihre Bestandteile – anbauen oder herstellen, dank garantierter Mindestpreise oder -löhne über einen verlässlicheren Lebensunterhalt verfügen als herkömmliche Strukturen der globalisierten Wirtschaft es ihnen ermöglichen würden.

Aber in dem interkontinentalen Netzwerk, das diesen fairen Handel ermöglicht, klaffen bis heute buchstäblich riesige Löcher: „Handel“ bedeutet immer auch „Transport“, denn Waren und Güter müssen von A nach B gebracht werden, um verkauft und konsumiert werden zu können. Etwa 90 Prozent allen globalen Handels – ob „fair“ oder nicht – erfolgen über die Weltmeere. Rund 1,2 Millionen Seeleute auf etwa 50.000 Handelsschiffen gewährleisten dieses Transportnetz – aber sie werden dabei allzu häufig alles andere als fair behandelt. Kaum jemand nimmt das zur Kenntnis. Seit Jahrzehnten schon prangern Organisationen wie die Deutsche Seemannsmission (DSM) oder die Internationale Transportarbeiter-Föderation (ITF) die Verhältnisse an, unter denen viele Seeleute arbeiten und leben müssen.

Ungleiche oder ungerechte Bezahlung, schlechte oder gar menschenverachtende Arbeitsbedingungen, umweltschädlicher Schiffsbetrieb – in der Öffentlichkeit ist über diese und weitere Bedingungen des Schiffsverkehrs wenig bekannt: Extrem niedrige Kosten für Transport und Verladung zu Lasten der arbeitenden Menschen und der Umwelt kennzeichnen das „Globalisierung“ genannte ungerechte Welthandelssystem.

Grundsätzlich unterliegt jedes Schiff den Gesetzen des Staates, dessen Flagge es führt – und damit auch entsprechenden Tarifen, Sicherheitsbestimmungen und Arbeitsbedingungen. Es gibt aber Staaten, die „ihre“ Flagge zur Verfügung stellen, ohne sich um die Verwaltung „ihrer“ Schiffsregister zu kümmern. Sie dulden Sozialdumping, unkontrollierte Arbeitsverhältnisse und unregelmäßige Arbeitsbedingungen an Bord „ihrer“ Schiffe und verhökern „ihre“ Flagge gegen Gebühr, an jeden, der sie nutzen will.

In der Schifffahrt spricht man in diesem Zusammenhang von „Billigflaggen“ als herausragendem Beispiel für Ungerechtigkeit auf See. Weltweit gelten derzeit die Nationalflaggen von 35 Staaten nach Definition der ITF als Billigflagge. Viele Reeder – auch und gerade aus Deutschland – nutzen die Möglichkeit, ihre Schiffe unter Billigflagge anzumelden und zu betreiben, um ihre eigenen Kosten zu senken und daraus Vorteile zu ziehen.

Selbst international vereinbarte Mindeststandards für Arbeit und Leben an Bord werden auf solchen Schiffen häufig unterschritten. 56 Prozent des weltweiten Seehandels werden auf Billigflaggen-Schiffen transportiert. Ihre Besatzungen stammen vorwiegend aus Ländern des globalen Südens (Indien, Pakistan, Philippinen) oder aus Billiglohnländern Europas (Lettland, Ukraine, Kroatien u. a.). Aus Angst, ihren Job zu verlieren, erdulden diese Seeleute oft menschenunwürdige Lebens- und Arbeitsbedingungen.

Auch für die Umwelt sind die Folgen des Seeverkehrs weltweit verheerend: Die meisten Schiffe fahren noch immer mit „Schweröl“ – einem Treibstoff, der an Land als Sonderabfall behandelt werden muss: Täglich werden mehrere hunderttausend Kubikmeter verbraucht. Selbst eine nach jahrzehntelangem Ringen global vereinbarte Schadstoffreduzierung ab 2020 wird dieses Problem nicht vollständig lösen, denn das dann verwendete Schweröl wird nur stark „schwefelarm“ statt „schwefelfrei“ sein. Bis heute haben Handelsschiffe zudem das Recht, ihre Abfälle und Ölgemische in den

Weltmeeren „über Bord“ zu entsorgen, nur für wenige Zonen gibt es Einschränkungen. Ausgemusterte Schiffe werden überwiegend in Pakistan, Indien oder Bangladesch abgewrackt – unter oft sklavereiähnlichen Bedingungen, häufig auch durch Kinder und Jugendliche. Nahezu alle Gefahrstoffe des Schiffes gelangen dabei ungehindert in die Umwelt.

Ein zivilgesellschaftliches Bündnis von derzeit elf Organisationen fordert nun mit der Kampagne „Fair übers Meer!“ die Verantwortlichen in Politik und Wirtschaft auf, Fairness endlich auch im Handel über See zu verwirklichen (siehe Seite 40). Es gilt, das Gerangel um Billigflaggen und Arbeitsbedingungen auf den Schiffen zu durchleuchten, aufzudecken und zu verändern. Es ist an der Zeit, in der Gestaltung einer gerechten und umweltfreundlichen Weltwirtschaft auch den Seeverkehr und seine Bedingungen zu berücksichtigen. Sie können mit Ihrer Unterstützung dazu beitragen. Danke.

Förderkreis WATERKANT e. V. / Vorstand und Redaktion

Die Zeitschrift WATERKANT als Teil dieser Kampagne hat diese Broschüre zusammengestellt aus Artikeln, die zwischen 2016 und Mitte 2018 erschienen sind – als Hintergrundmaterial, um allen Interessierten ein Mitreden und hoffentlich auch ein Mitmachen zu ermöglichen. Nicht alle Daten in den Texten sind somit auf aktuellem Stand, das bitten wir zu berücksichtigen.

Inhalt

CHRISTOPH SPEHR
„Fair übers Meer!“ – die Debatte über fairen Transport ist überfällig
Mindeststandards (nicht nur) für maritime Logistik 3

KLAUS MEYER UND BURKHARD ILSCHNER
Das „System Billigflagge“ und die Schifffahrtspolitik (nicht nur) Deutschlands:
Unfair – von Anfang bis Ende? 7

HEIKE PROSKE
Ein Fair-Shipping-Siegel könnte der Schifffahrt und den Seeleuten helfen
Weite Wege – wenig Geld 15

CHRISTOPH SPEHR
Über die Forderungen und Anknüpfungspunkte der Kampagne
Fairer Handel in einer globalen Welt: Geht das? 17

EIKE NARRINGA
MARPOL, SOLAS, STCW, MLC: Internationale maritime Normen haben es in sich
Fortschritt oder Qualitätsabbau? 21

PETER ULLRICH
Sklavereiähnliche Arbeitsbedingungen in der internationalen Fischereindustrie
Auf See kann man nicht einfach weglafen 25

KLAUS MEYER UND BURKHARD ILSCHNER
Boomender Kreuzfahrt-Tourismus: Nachhaltigkeit sieht anders aus
Massenpassagierhaltung – auf ewig krisenfest? 31

PETER ULLRICH
Neue umweltfreundliche(re) Schiffe – und die ausgemusterten landen auf dem Strand
EU setzt auf eigene Verschrottnungsverordnung 34

Impressum 6



„Fair übers Meer!“ – die Debatte über fairen Transport ist überfällig
Mindeststandards (nicht nur) für maritime Logistik

VON CHRISTOPH SPEHR
„Fair übers Meer!“ – der Aufruf im vorigen Heft hat Anfang November 2016 zu einem Ratschlag geführt, dessen AkteurlInnen hier nun in einem mehrteiligen Schwerpunkt versuchen, dem kurzen Appell mit Sachinformationen und ersten Vorschlägen eine Richtung zu weisen. Ziel ist eine Kampagne, die alle Beteiligten von der Produktion etwa im globalen Süden über die (nicht nur) maritime Transportkette bis zum hiesigen Konsum einschließt.

(Artikel aus: Waterkant 2016-4)

Fotos der Titelseite:
Peter Andryszak,
ILO Asia/Pacific – flickr;
NGO Shipbreaking Platform.

Die Fotos auf den Seiten 3-13, 15, 16 hat freundlicherweise der Oldenburger Fotograf Peter Andryszak (www.peterandry.de) zur Verfügung gestellt. Herzlichen Dank dafür.

„Fairer Handel“ heißt: Über Arbeitsbedingungen und Einkommen in der Produktion wird gemeinsam entschieden. „Fairer Transport“ handelt von dem, was buchstäblich dazwischen passiert. Es ist an der Zeit, beides untrennbar miteinander zu verbinden.

„Fairer Handel“ heißt, dass die ProduzentInnen (im globalen Süden) und die KonsumentInnen (im globalen Norden) nicht länger über anonyme Handelsstrukturen verbunden sind, in der ungleiche Machtverhältnisse zu Ausbeutung und Unsicherheit führen. Vielmehr stehen sie in einer direkten, gleichberechtigten Verhandlungsbeziehung, die sich den Grundsätzen der Fairness verpflichtet. Auf diese Weise werden soziale und ökologische Standards in der Produktion ebenso garantiert wie verlässliche Handelsbeziehungen.

Zwischen den Herstellern und den Verbrauchern liegt ein oftmals weiter Weg, liegt der Transport. Wer bringt die Schokolade, den Kaffee, die T-Shirts oder andere Güter von den einen zu den anderen – und zu welchen Bedingungen? Was ist bekannt über die Schiffe, die Lkw, die Bahnen, den Umschlag, die ArbeiterInnen, die diesen Transport bewerkstelligen? Diese „Zwischenwelt“ ist bekanntermaßen ein blinder Fleck. Das gilt nicht nur für den Fairen Handel, sondern generell. Transport und Logistik sind heute die am meisten globalisierten Räume. Sie sind dominiert von deregulierten Arbeitsverhältnissen, hohem Druck auf Löhne und Arbeitsbedingungen, schlechter Kontrolle.

Die Zone, wo der globalisierte Raum des Transports und die nationalen Wirtschaftsräume aufeinandertreffen, ist seit längerem von Konflikten um Arbeitsbedingungen bestimmt. Die ver.di-Streiks bei amazon oder die europäischen Mobilisierungen gegen Lohnsenkungen

und Leiharbeit in den Häfen (Stichwort „Port Package“) sind prominente Beispiele des Widerstands gegen den Druck, der vom transnationalen Wirtschaftsraum des Transports ausgeht. Je weiter weg von den europäischen Zentren die Arbeit jedoch stattfindet, desto weniger werden die Arbeitsbedingungen überhaupt wahrgenommen.

„Weiter weg“ ist dabei nicht unbedingt eine Frage der räumlichen Entfernung. Entscheidend ist der sichtbare Zusammenhang zu Unternehmen und Marken. Die mindestens 260 ArbeiterInnen, die 2012 in der pakistanischen Textilfabrik „Ali Enterprises“ starben, weil die Fabrik keinerlei Brandschutzmaßnahmen hatte, waren hierzulande ein politisches Thema und Gegenstand von Gerichtsverfahren. Denn es gab diesen sichtbaren Zusammenhang: Der deutsche Textildiscounter KiK hatte dort produziert (2). Der Tod des 15-jährigen Arbeiters Khorshed Ali, der im gleichen Jahr in Bangladesch beim „Shipbreaking“, dem Verschrotten von Schiffen, von einer tonnenschweren Metallplatte zu Tode gequetscht wurde, war dagegen keine Nachricht. Welche europäischen Handelsketten und Discounter auf diesem Schiff Waren für ihre Kaufhäuser transportiert hatten, welcher Reeder dieses Schiff aus Profitgier an einen unkontrollierten Abwracker verhökert hatte, das und mehr wurde nicht bekannt. Der Zusammenhang war nicht greifbar (3).

Die Kriterien des Fairen Handels beinhalten grundsätzlich die Einhaltung sozialer Standards auch entlang der Lieferkette. Insbesondere die ILO-Kriterien, die Standards der Internationalen Arbeitsorganisation, sollen auf dem gesamten Produktweg beachtet werden. Die „Gesellschaft zur Förderung der Partnerschaft mit der Dritten

Welt“ (GEPA) zum Beispiel erwähnt „Fairness in der Lieferkette“ ausdrücklich. Fairer Handel soll vom eigenen Anspruch her auch fairer Transport sein – in der Praxis ist dies bislang aber kaum zu gewährleisten.

Die Bedeutung des Fairen Handels ist immer eine doppelte. Einerseits realisiert er in einem Teilbereich die konkrete Utopie einer solidarischen Ökonomie und macht Erfahrungen damit. Andererseits richtet er die Forderung an die Gesamtwirtschaft, die von ihm kritisierten Strukturen der „normalen“ Ökonomie durch eine fortschrittliche Rahmensetzung zu verändern. Nicht anders ist es mit dem Bereich Fairer Transport: Selbstverständlich soll ausgelotet werden, wie faire Arbeitsbedingungen auch im Transportbereich im Rahmen des Fairen Handels gewährleistet werden können. Letztlich aber ist es das Ziel, generell Arbeitsbedingungen auf See, in den Häfen und in der Logistik so zu regulieren, dass faire Arbeit und Entlohnung durchgesetzt werden. Die Aufhellung des blinden Flecks „Transport“ im Rahmen des Fairen Handels dient dazu, ganz allgemein Licht und faire Regeln in diesen oft ausgeblendeten Sektor zu bringen (4).

Das Meer ist ein transnationaler Wirtschaftsraum, die Arbeits- und Eigentumsverhältnisse auf See sind jedoch üblicherweise stark national strukturiert. Ein typisches Containerschiff gehört deutschen, chinesischen, dänischen oder griechischen Eigentümern, wird von überwiegend europäischen Reedern betrieben, hat europäische oder russische Offiziere, eine meist asiatische Mannschaft, wurde gebaut von chinesischen Werftarbeitern, und am Ende seiner Lebenszeit wird es verschrottet von pakistanischen, indischen oder bengalischen Wanderarbeitern. Es fährt unter der Flagge von Liberia, Panama, Singapur, Hongkong oder Antigua und Barbuda, und das Kapital für seinen Bau stammt klassischerweise aus Fonds, in die beispielsweise in Deutschland Zahnärzte, Rechtsanwälte u. ä. („Zahnwaltschiffe“) investieren.

Das zentrale Einfallstor für ausbeuterische Arbeitsverhältnisse auf Frachtschiffen ist die so genannte Ausflagung, Details dazu behandelt ausführlich der folgende Beitrag (5). Die Internationale Transportarbeiter-Gewerkschaft ITF, eine Dachorganisation nationaler Gewerkschaften, setzte 1999 den ersten internationalen Tarifvertrag durch, und zwar für Seeleute. Dessen monatlicher Mindestlohn beträgt derzeit 1078 Dollar, mit Zulagen und den üblichen Überstunden verdienen Seeleute unter diesem Tarifvertrag etwa 1600 Dollar monatlich – zu wenig für deutsche Beschäftigte, aber im globalen Rahmen ein durchaus respektable Lohn.

Zu respektabel für viele Schiffseigner und Reeder. Bei ihren Kontrollen findet die ITF

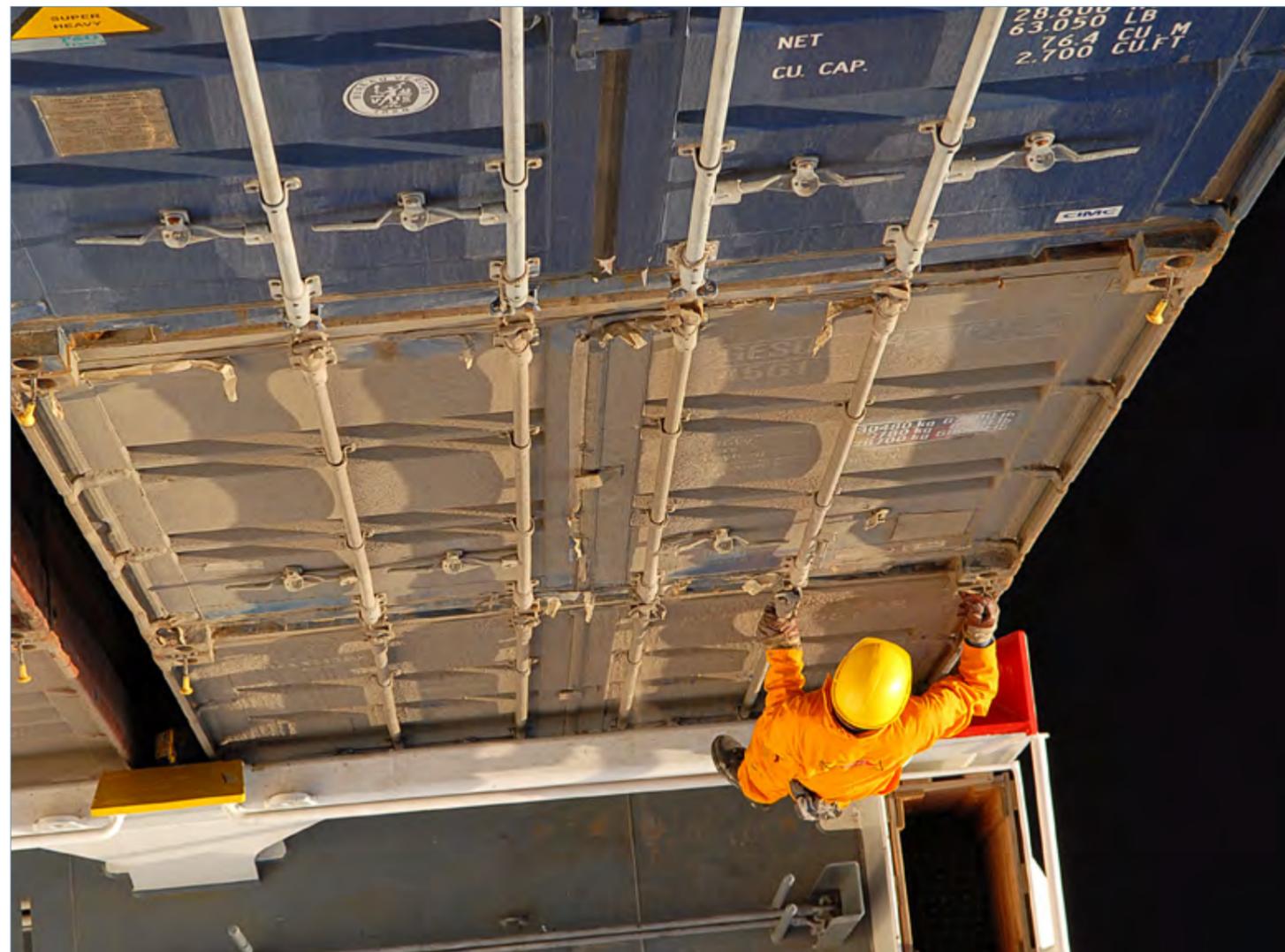
immer wieder frühkapitalistische Verhältnisse an Bord vor: Einbehaltenen Lohn, unbezahlte Überstunden, kein Urlaub. Für knapp 13.000 der etwa 40.000 Handelsschiffe weltweit, also für etwa ein Drittel der globalen Handelsflotte, gelten inzwischen ITF-Tarifverträge. Schiffe ohne Tarifvertrag werden von den Hafenbelegschaften häufig „festgelegt“, das heißt verzögert abgefertigt. Die Durchsetzung der Arbeitsbedingungen auf See hängt daher wesentlich von der Solidarität und vom Organisationsgrad der Hafenarbeiterschaft ab.

Eine besonders üble Praxis ist das „Aussetzen“ von Besatzungen („abandoned seafarers“). Reeder oder Eigentümer geben ein Schiff auf, in irgendeinem Hafen der Welt, und kümmern sich nicht mehr um die Besatzung. Die Seeleute erhalten keinen Lohn, keine Versorgung und können auch nicht nach Hause. Das geschieht vor allem bei Insolvenzen oder weil Hafenbehörden ein Schiff aus Sicherheitsgründen festhalten. 225 Fälle von „abandoned ships“ hat die ILO, die Internationale Arbeits-Organisation der UNO, seit 2004 registriert; in der Regel sind es Schiffe unter Billigflagge (6). Im Jahr 2013 wurde der Kapitän Khan Jubair Niaz als „Seefahrer des Jahres“ ausgezeichnet: Sein Schiff, der Ölabsaugtanker „A Whale“, war vom Eigentümer, der insolventen koreanischen TMT Group, auf Druck der Banken aufgegeben worden. Es lag mehr als ein halbes Jahr in Suez fest, ohne Lohnzahlung, Lebensmittellieferung und Perspektive. Niaz hielt die 21-köpfige Besatzung zusammen und organisierte ihre Versorgung; ein US-amerikanisches Gericht verurteilte die TMT Group schließlich zur Auszahlung der Löhne (7).

Die nächsten Beschäftigten in den internationalen Transportketten nach den Seeleuten, sind die HafenarbeiterInnen. Während das eigentliche „Dockworking“, das Be- und Entladen, nach wie vor praktisch ausschließlich Männerarbeit ist, arbeiten in der Verwaltung, der Logistik und insbesondere in den Lägern immer mehr Frauen. In vielen Ländern hatte die besondere Situation der Hafenarbeiterschaft spezielle Regulierungen und einen hohen Organisationsgrad zur Folge. Die kritischen Punkte sind, neben Fragen der Arbeitssicherheit, die Durchsetzung von halbwegs dauerhafter Beschäftigung trotz unsteten Arbeitsanfalls sowie die Einhaltung von Tarifen.

In den deutschen Häfen sind die „Gesamthafenbetriebe“ entstanden und bundesgesetzlich geregelt. Die Hafenunternehmen bilden einen gemeinsamen Arbeitgeber, der paritätisch mit den Gewerkschaften einen Gesamthafenbetrieb gründet, bei dem die nicht stetigen Hafenarbeiter fest angestellt werden. In anderen europäischen Ländern gibt es staatliche oder staatlich

beauftragte (Gesamt-)Hafendienstleister mit ähnlicher Funktion. Gegen all diese „wettbewerbsfeindlichen“ Systeme, die für eine verlässliche und tariflich geregelte Beschäftigung der Hafenarbeiter sorgen, läuft die EU-Kommission seit langem Sturm. Die neoliberale Hafenrichtlinie „Port Package“ („Marktzugang



zu Hafendiensten“) ist seit 2003 bereits zweimal am Widerstand von Gewerkschaften und HafenarbeiterInnen gescheitert und befindet sich zurzeit im dritten Anlauf durch die EU-Institutionen.

In der Praxis wird die Absicherung der HafenarbeiterInnen dagegen überall ausgehöhlt. Das größte Hafenunternehmen Bremens, die staatliche Lagerhausgesellschaft (BLG Logistics), lässt sich neben dem Gesamthafenbetriebsverein von inzwischen 19 privaten Leiharbeitsfirmen Personal besorgen. Die bezahlen nicht nach den Hafentarifen, sondern nach eigenen Leiharbeitstarifen. Das Fehlen von Betriebsräten und jeder echten staatlichen Kontrolle von Arbeitszeitnachweisen und Überstundenbezahlung verbilligt die Sache noch weiter. Und

wenn bei derartigen Leiharbeitsfirmen 100 oder 1000 Beschäftigte gekündigt werden, ist das öffentlich kein Thema. Über die Ausbeutung der steigenden Zahl mobiler Arbeitskräfte vor allem aus Osteuropa breiten sich auch in hiesigen Häfen wieder Zustände aus, die man 100 Jahre lang glaubte zurückgedrängt zu haben: Undo-

der zunehmende Platzbedarf für den globalisierten Transport- und Logistiksektor in den Hafenstädten zu Verdrängung und Vertreibung der angestammten Wohnbevölkerung.

Menschenunwürdige Wohnverhältnisse sind vermeidbar. Auf etwa 20 Milliarden Dollar pro Jahr schätzt die UNO den jährlichen Investiti-

durchführen lässt: 70 Prozent aller Schiffe werden in Indien, Pakistan und Bangladesh abgewrackt, 30 Prozent in China und in der Türkei.

Die „Abwrackwerften“ in Bangladesh oder Pakistan sind häufig nicht mehr als ein Strand, an dem man das Schiff auflaufen lässt („beaching method“). Das Shipbreaking wird meist von Wanderarbeitern ausgeführt, die von Subunternehmen angeheuert werden. Das Zerlegen erfolgt ohne Arbeitsschutz und ohne Arbeitskleidung, ohne Einsatz von Spezialmaschinen oder Kränen, buchstäblich mit der Hand. Es kommt immer wieder zu Todesfällen, insbesondere durch herabfallende Teile, durch Stürze oder durch Feuer und Explosionen, weil Restbestände von Öl oder anderen explosiven Stoffen meist nicht einmal dokumentiert sind. Die internationale NGO „Shipbreaking Platform“ leistet hier seit Jahren Aufklärungsarbeit. Es gibt mehrere hervorragende Dokumentarfilme zum Thema (10). „Die Arbeit auf den Werften ist Teil einer Produktionskette, die unseren Wohlstand garantiert. Unsere Zivilisation hat einen Preis, der nicht überall gleich hoch bezahlt wird“, formuliert Shaheen Dill-Riaz, Regisseur von „Eisenfresser“.

Die skandalösen Arbeitsverhältnisse beim Abwracken sowie das Engagement der „Shipbreaking Platform“ und der ILO führten 2013 zur HongKong-Convention, die soziale Mindeststandards für das Abwracken definiert. Sie wurde inzwischen von der EU ratifiziert, die Umsetzung in nationales Recht steht noch aus. Im Januar 2015 machte die „Shipbreaking Platform“ in ihrem Jahresbericht bekannt, dass unter den Schiffen, die 2014 auf Billigwerften abgewrackt wurden, auch mehrere Schiffe waren, die im Auftrag von Mitgliedern des „Clean Shipping Network“ (CSN) führen: Die 32 in diesem Netzwerk zusammengeschlossenen Unternehmen – darunter transnationale Konzerne wie H & M, VW, Volvo oder Philips – erklärten daraufhin im April 2015, sie wollten nicht mehr mit Reedern arbeiten, die „substandard shipbreaking practices“ anwenden. Seither haben mehrere Reedereien sich verpflichtet, ihre Schiffe nur noch auf vertrauenswürdigen Werften abzuwracken. Die „Shipbreaking Platform“ veröffentlicht inzwischen eine aktuell geführte Liste „of responsible ship owners“, zu ihnen zählen aktuell unter anderem Hapag-Lloyd und Mærsk (11).

Bleibt die Frage nach der Situation der Lieferanten, Logistiker und Transporteure, die den Landtransport und die Verschickungen organisieren: Ist es eigentlich okay, wenn man GEPA-Schokolade bei amazon bestellt? – Auch zu Land wird es immer schwieriger, Transparenz darüber zu bekommen, wer die Aufträge, die man einer Logistikfirma erteilt, letzten Endes wirklich ausführt. Die Firma selbst ist

kumentierte Beschäftigung, eklatante Verletzungen der Arbeitssicherheit, Beschaffung von Arbeitskräften per Bus, Unterbringung unter unzumutbaren Bedingungen, Rückkehr der Tagelöhner-Arbeit.

Die meisten Slums der Welt liegen in Hafenstädten – in Mumbai (Indien), Karatschi (Pakistan), Durban (Südafrika), Lagos (Nigeria), Caracas (Venezuela) oder Lima (Peru). In diesen „Global Cities“ trifft der transnationale auf den nationalen Wirtschaftsraum. Die Hafenzonen sind Teil eines globalen Sektors, der sich Arbeitskräfte zu niedrigen Löhnen aus dem Hinterland holt. Diese ArbeiterInnenschaft kann aber angesichts der Bodenpreise (die internationalen Standards folgen) die Mieten in der „Global City“ nicht bezahlen. Gleichzeitig führt

onsbedarf, um die Wohnsituation in bestehenden Slums zu verbessern und das Entstehen von neuen Slums zu vermeiden (8). Bei einem Weltmarkt von derzeit 21,2 Billionen Dollar (9) entspräche das einer „Globalisierungsabgabe“ von einem Promille auf die weltweiten Exporte.

Der Bau von Handelsschiffen erfolgt heute fast ausschließlich in Asien, hauptsächlich in China, Japan und Südkorea. Unter dem Gesichtspunkt der Arbeitsverhältnisse erheblich problematischer ist das Abwracken ausgedienter Schiffe, das „Shipbreaking“. Etwa 600-900 Transportschiffe pro Jahr werden aus dem Verkehr gezogen. Die Eigner verkaufen das Schiff in der Regel an ein Abwrackunternehmen, das die Arbeit unter teilweise unmenschlichen Arbeitsbedingungen überwiegend in Südasien

es meistens nicht und ihre ausführenden Partner wechseln und vergeben selbst weiter, häufig in schnellem Wechsel. Der Markt der Lkw-Transporte in Europa ist extrem rau geworden, seit Unternehmen vermehrt Briefkastenfir­men in Osteuropa anmelden, um Transporte in West- und Mitteleuropa mit osteuropäischen Lkw-Fahrern zu Billigtarifen durchführen zu lassen. Teilweise leben und schlafen die Fahrer tagelang in ihren Fahrzeugen. Seit das Verbot der „Kabotage“ aufgehoben wurde (das heißt, Lkw dürfen jetzt beliebig lange geparkt auf Aufträge warten), ist solchen Praktiken Tür und Tor geöffnet.

Generell nimmt in Europa der Trend zu, die Logistik als neuen Bereich aus den Branchen herauszulösen, deren organischer Teil sie früher war – also Hafendarbeit, Straßen- oder Schienen-Transport. Damit erfolgt auch eine Aushebelung von Tarifen und Regulierungen, die für diese Bereiche bestehen. Wie der Transport von Exportwaren, auch der fairen Produkte, zwischen Produktionsort und Hafen im globalen Süden verläuft (und zu welchen Arbeitsbedingungen), darüber ist ebenfalls wenig bekannt.

Transparenz über Liefer- und Transportketten ist das große Thema, dem sich auch die ILO zuwendet. 2016 erschien der ILO-Report „Menschenwürdige Arbeit in globalen Lieferketten“ (12). Ziel ist eine eigene ILO-Konvention für Liefer- und Transportketten. Bis dahin ist es allerdings noch ein weiter Weg. Eigene Anbieter für „faire Logistik“ und „fairen Transport“ gibt es praktisch nicht. Im März 2016 wurde „Green-carrier“ als erstes Transportunternehmen Mitglied (13) im „Clean Shipping Network“ (CSN). Hier stehen jedoch vor allem ökologische Aspekte im Vordergrund, auch wenn sozialen Fragen zunehmend ebenfalls Gewicht beigemessen wird.

Welche Standards müssten nun erfüllt sein, damit man von fairem Transport sprechen kann? Bislang gibt es dazu keine Klärung. Erste Bausteine könnten etwa so lauten:

Arbeit auf See: Minimalforderung muss sein, dass faire Produkte nur auf Schiffen transportiert werden, die Tarifverträge haben und nicht unter Billigflagge fahren – gefolgt von dem Schritt, Ausflaggungen ganz zu verbieten oder dies wenigstens, wie in frühen BRD-Jahren, an gewährte Subventionen zu koppeln (5). Ein Streitpunkt dürfte die Forderung sein, dass Schiffe nur im nationalen Erstregister fahren dürfen. Aus Sicht des fairen Handels sind die europäischen Tarife schließlich auch nicht der Maßstab für die Bezahlung der ProduzentInnen im globalen Süden. Die Debatte ist wichtig, denn sie berührt einen blinden Fleck der Globalisierungsdiskussion: Wie bestimmt sich ein global fairer Lohn?

Arbeit in den Häfen: Minimalforderung muss sein, dass faire Produkte nur von Hafen- und Logistikunternehmen umgeschlagen werden, die nicht auf unstete Beschäftigung setzen und Hafentarife bezahlen. Das offensive Ziel wäre, dass keine Leiharbeit eingesetzt wird, dass Hafentarif wirklich Hafentarif heißt und nicht Leiharbeits tarif, dass Gewerkschaften Zugang zu den Hafen- und Logistikbetrieben haben und Betriebsräte existieren, und dass diese Betriebe eine Art Sozialabgabe für eine lokale soziale Infrastruktur leisten. Genau das war beispielsweise das Modell der Hafengesellschaft „Japd-vena“ in Puerto Limon (Costa Rica) – bevor sie privatisiert wurde.

Bau und Entsorgung von Schiffen: Minimalforderung muss sein, dass faire Produkte nur von Reedereien transportiert werden, die auf der „Responsible-Ship-Owners“-Liste der „Shipbreaking Platform“ stehen. Für den

Schiffsneubau wären ähnliche Kriterien und eine ähnliche Liste hilfreich. Das Fernziel wäre die Nutzung von Schiffen, die von vornherein so gebaut werden, dass sie sich auf ökologisch und sozial vernünftige Weise betreiben, nutzen, zerlegen und recyceln lassen (14).

Arbeit in der Logistik und im Landtransport: Wie in den Häfen sollte es auch an Land Mindeststandard sein, dass die Arbeiten von Beschäftigten ausgeübt werden, die zu verlässlichen und tariflichen Bedingungen angestellt sind. Es ist zu debattieren, ob das auch Logistik- oder Haustarife sein können, die üblicherweise weit unter dem bisherigen Tarifniveau liegen – oder ob man diese Tendenz komplett unter Tariffucht buchen muss.

Technisch ist heute alles möglich, was man sich an Transparenz wünschen kann. Container und viele andere Güter tragen „information clouds“ mit sich herum, digitale Informationswolken, die abfragbar Auskunft geben über ihren Weg, ihren Inhalt und die beteiligten Firmen. Das machen sich auch Handelsketten zu Nutze, die ihren Logistikern zunehmend bestimmte Standards vorschreiben. Öffentlich zugänglich sind die meisten dieser Informationen bislang aber nicht. Auch gibt es für die Arbeitsbedingungen entlang der Kette inzwischen verschiedene Standards, am wichtigsten die der ILO. Umsetzung und Kontrolle sind jedoch meist lückenhaft, und in weiten Bereichen des Transportsektors werden diese Standards schlicht ignoriert.

Die Debatte über „Fairen Transport“ ist überfällig. In vielen Einzelteilen des Puzzles hat sie bereits begonnen. Der Faire Handel ist gefragt, sie aufzugreifen – und so Zeichen zu setzen, die im nächsten Schritt auf alle Handelsbereiche durchschlagen. ◀

ANMERKUNGEN:

1. Dieser Artikel stammt aus WATERKANT, Jg 31, Heft 4
2. Theuws, Martje, u. a.: „Fatal Fashion“; http://kurzlink.de/fatal_fashion_2013
3. http://kurzlink.de/report_korshed
4. siehe auch Beitrag WATERKANT, Jg 31, Heft 4, Seite 21 f.
5. siehe auch Beitrag WATERKANT, Jg 31, Heft 4, Seite 11 f.
6. http://kurzlink.de/abandoned_ships
7. http://kurzlink.de/ll_award_2013
8. Garau, Pietro, u. a.: „A Home in the City“ – UN-Millennium Project; London, 2005; Seite 118.
9. Zahlen der Welthandelsorganisation (WTO) für 2015: 16,5 Billionen Dollar Warenexporte und 4,7 Billionen Dollar Dienstleistungsexporte.
10. Kot, Michael: „Shipbreakers“; Kanada, 2004; – Dill-Riaz, Shaheen: „Eisenfresser“; Deutschland, 2006.
11. http://kurzlink.de/sp_wrecklist_2015; http://kurzlink.de/sp_ownerlist_2015
12. http://kurzlink.de/ilo_fair-2016
13. http://kurzlink.de/g-c_csn; siehe auch <http://www.cleanshippingindex.com>
14. WATERKANT, Jg. 14, Heft 3 (September 1999), S. 28 f.

Impressum

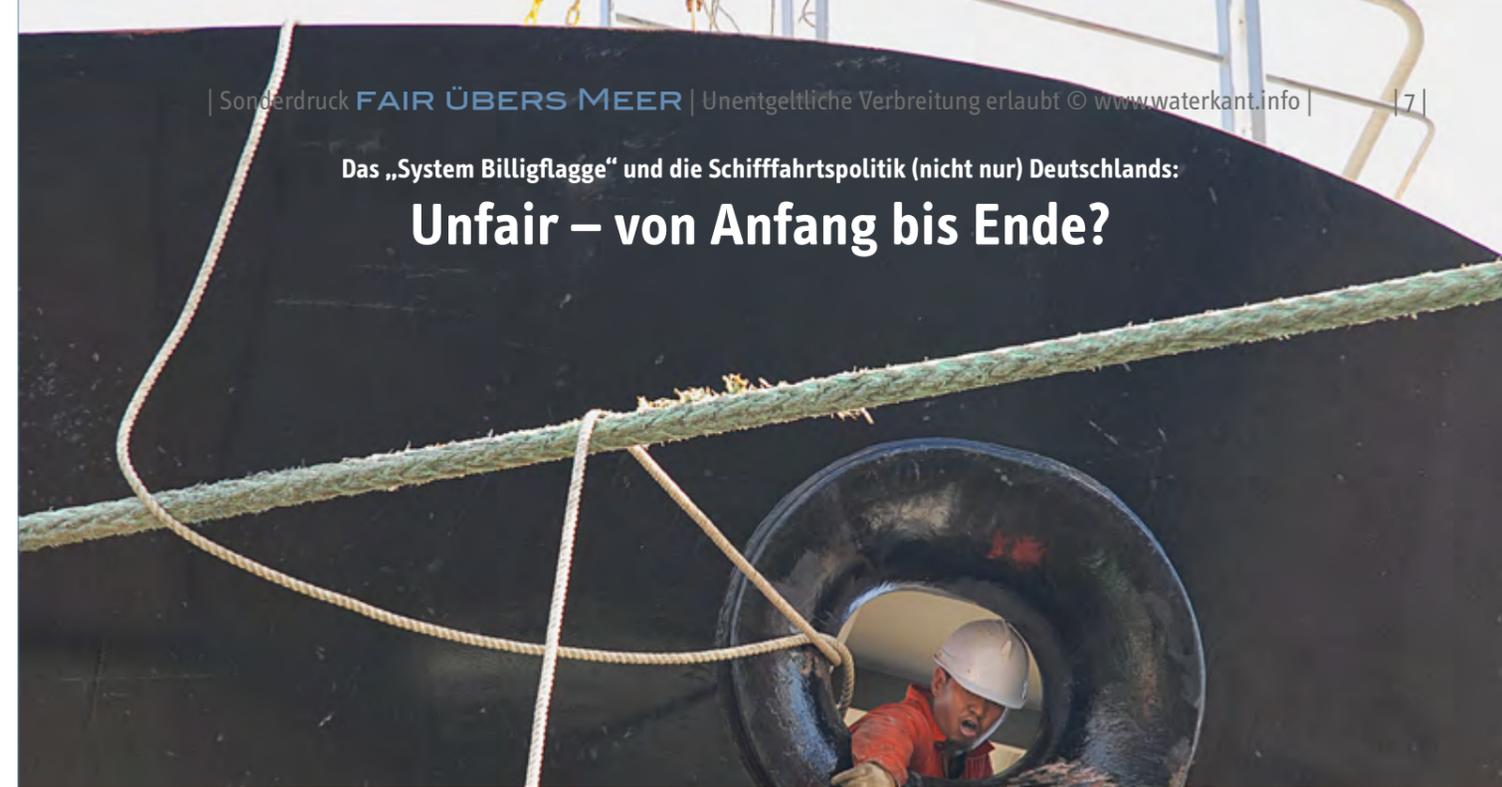
HERAUSGEBER Förderkreis WATERKANT e. V.; D-26736 Kummhörn-Loquard, Kirchringstr. 2; VR 21124 Amtsgericht Steinfurt, als gemeinnützig anerkannt

BANKVERBINDUNG + SPENDENKONTO Ostfriesische Volksbank eG; IBAN: DE32 2859 0075 4102 0030 00; BIC: GENODEF1LER

VERANTWORTL. I. SINNE DES LPG-NRW § 8 II Burkhard Ilschner, Redaktion WATERKANT, D-27628 Sandstedt, Offenwardener Straße 6; E-Mail: buero@waterkant.info

LAYOUT okay druckbetreuung, Volkmar Kayser, D-26736 Krummhörn-Loquard. DRUCK flyerheaven GmbH & Co. KG. Oldenburg/i.O.

© COPYRIGHT Alle Texte dieser Broschüre sind freigegeben für Kopie und Weiterverteilung beziehungsweise Download und digitale Verbreitung, sofern der Titel des Werks sowie die Namen von Herausgeber und Autor(en) deutlich genannt werden und die Weitergabe unentgeltlich erfolgt. Bearbeitung der Inhalte und/oder kommerzielle Nutzung dieser Texte sind ausnahmslos untersagt.



Das „System Billigflagge“ und die Schifffahrtspolitik (nicht nur) Deutschlands:

Unfair – von Anfang bis Ende?

VON KLAUS MEYER* UND BURKHARD ILSCHNER

Eine Kampagne für mehr Fairness in der Schifffahrt

setzt voraus, dass ihre Akteurinnen und Akteure wissen, wie das „System Billigflagge“

in Deutschland funktioniert: Reeder kassieren

bekanntlich staatliche Subventionen in dreistelliger

Millionenhöhe, nutzen jede Möglichkeit für

weitere Einsparungen – oft zum Nachteil ihrer

Beschäftigten, seltener (inzwischen) zu Lasten

von Sicherheit und Umwelt – und verlangen

trotzdem immer mehr.

(Artikel aus: Waterkant 2016-4)

Wer das „System Billigflagge“ durchschauen möchte, muss zuallererst im „Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland“ (GG) nachschlagen. Dessen Artikel 27 legt lapidar fest: „Alle deutschen Kauffahrteischiffe bilden eine einheitliche Handelsflotte“ (1). Der nächste Blick gilt dann dem „Gesetz über das Flaggenrecht der Seeschiffe und die Flaggenführung der Binnenschiffe“ (FlaggRG), das in seinem § 1 festlegt: „Die Bundesflagge haben alle Kauffahrteischiffe und sonstigen zur Seefahrt bestimmten Schiffe (Seeschiffe) zu führen, deren Eigentümer Deutsche sind und ihren Wohnsitz im Geltungsbereich des Grundgesetzes haben“ (2). Bleibt noch zu erwähnen, dass das „Seerechtsübereinkommen“ der Vereinten Nationen (UNCLOS) in seinem Artikel 91 1 2 unmissverständlich regelt: „Schiffe besitzen die Staatszugehörigkeit des Staates, dessen Flagge zu führen sie berechtigt sind. Zwischen dem Staat und dem Schiff muss eine echte Verbindung bestehen“ (3).

Naiv betrachtet, sollte an dieser Stelle der Aufsatz eigentlich aufhören.

Denn unter Berücksichtigung dieser zitierten Bestimmungen dürfte es so etwas wie „Ausflagung“ gar nicht geben: Ein Reeder oder eine ein Handelsschiff besitzende Fondsgesellschaft hat das fragliche Schiff beim zuständigen Amtsgericht ins dort geführte Schiffsregister eintragen zu lassen. Und da nach § 6 I FlaggRG „Seeschiffe, welche die Bundesflagge nach § 1 zu führen haben, ... als Nationalflagge andere Flaggen nicht führen“ dürfen, gäbe es somit per Stichdatum 30. November 2016 eine Handelsflotte von 2666 Schiffen unter deutscher Flagge. Selbstverständlich würde an Bord dieser Schiffe deutsches Recht gelten – auch hinsichtlich des

Betriebs, des technischen Zustands, der Sicherheit sowie der tariflichen und sozialen Rechte der Besatzungen.

Alles ganz einfach, oder? – Zu einfach. Leider.

Lange bevor Schlagworte wie „Globalisierung“ oder „Neoliberalismus“ aktuell wurden, haben Reeder (4), um Kosten zu sparen, die eigene, nationale Flagge eingeholt und die anderer Staaten vom Heck ihrer Schiffe wehen lassen. Einspar-Optionen gibt es viele, von geringeren Heuern und Sozialleistungen über niedrigere Sätze für Steuern und Abgaben bis hin zu abgesenkten Besetzungsstandards und lascheren Vorschriften für Technik und Ausrüstung. Obwohl gerade die USA, aber auch griechische Reeder nach dem 2. Weltkrieg das Prinzip der Ausflagung drastisch ausgeweitet haben, waren den Reedern im Nachkriegs-Westdeutschland zunächst staatliche Fesseln angelegt: Als 1956 die „International Chamber of Shipping“ wegen massiver Ausflagung harsche Kritik an den „Großverdienern der internationalen Schifffahrt“ übte, schrieb der SPIEGEL in seinem Bericht über das Donnerwetter und die teilweise wütenden Reaktionen der kritisierten Reeder: „Die westdeutschen Konferenzteilnehmer ... mussten sich derartiger Androhungen enthalten. Das Bundesverkehrsministerium hat den Besitzern der mit staatlicher Hilfe finanzierten westdeutschen Nachkriegshandelsschiffe den Flaggenwechsel ausdrücklich untersagt“ (5). – So einfach war das damals!

Im Jahre 1970 zählte die BRD-Handelsflotte 2578 Schiffe – und davon fuhren 2578 unter deutscher Flagge (6). Bis Mitte der 1990er Jahre ging der Bestand mehr oder weniger kontinuierlich zurück, allerdings nahm das Transportvolumen wegen immer größerer Schiffe ebenso

stetig zu: 1970 hatte die Flotte 7,5 Millionen BRZ (7), im Jahre 1995 bei nur noch 1542 Schiffen aber 10,8 Millionen. Zugleich hatte der Ausflaggingstrend in der BRD schon früh in den 1970er Jahren begonnen: 1980 etwa fuhren von 1900 Schiffen nur noch 1540 unter deutscher Flagge; 1990 waren es mit 922 nur knapp zwei Drittel des weiter geschrumpften Bestandes von 1410 Schiffen.

Ab Mitte der 1990er Jahre legten die deutschen Reeder kräftig zu, unter anderem dank kreativer Steuerabschreibungsmodelle wie etwa der Fonds-Finanzierungen. 1995 fuhren mit 825 Schiffen nur wenig mehr als die Hälfte des Gesamtbestandes (1542, siehe oben) unter deutscher Flagge. Während aber die Zahl der Schiffe deutscher Eigentümer kontinuierlich zunahm auf deren Weg zur Weltspitze, nahm das Führen der deutschen Flagge ebenso drastisch ab: Für das Jahr 2000 weist die Statistik 1850 Schiffe aus, davon nur 717 unter eigener Flagge. Dem Flotten-Spitzenwert von 3784 Schiffen (88,7 Millionen BRZ) des Jahres 2012 standen nur noch 530 Schiffe mit Schwarzrotgold am Heck gegenüber (6). Seither gehen die Werte – offiziell „krisenbedingt“, die tatsächlichen Gründe sind komplexer, würden hier aber den Rahmen sprengen – kontinuierlich zurück. Die aktuellsten Zahlen stammen, wie erwähnt, vom 30. November 2016, zu diesem Stichtag bezifferte das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) in Hamburg die deutsche Handelsflotte auf 2666 Schiffe. Nur 338 davon führen auch die eigene Flagge (8), davon sind jedoch 186 Schiffe zugleich im so genannten „Internationalen Seeschiffregister“ (ISR) eingetragen – mehr dazu unten.

Wie aber konnte es soweit kommen? Die Reeder wie auch andere maritime Akteure haben sich schon immer ausgezeichnet, vor allem durch fehlende Bescheidenheit. Hatte etwa der SPIEGEL (siehe oben) 1956 noch das Ausflaggingverbot hervorgehoben, schrieb er schon 1961, zehn Jahre nach Gründung der westdeutschen Nachkriegshandelsflotte: „Die Reeder verlangen von Bonn (...) Staatszuschüsse und zinsbillige Kredite. Sie wollen (...) als subventionsreife Stiefkinder der freien Marktwirtschaft anerkannt werden und betätigten sich in Bonn als Heulbojen, die immer wieder dasselbe Leidmotiv ertönen ließen: ‚Schifffahrt in Not. Rettet uns vor dem Ruin.‘“ (9). Daran hat sich bis heute nichts geändert.

Es hat einen ebenso simplen wie traurigen Grund, dass dieser Artikel notwendig ist (und nicht schon, siehe oben, nach dem ersten Absatz enden durfte): Die fehlende Bescheidenheit der „Heulbojen“ hat sie, die Reeder, frühzeitig das Ausflaggingverbot politisch und vor

allem lobbyistisch angreifen, aushebeln und dann quasi als Ausflaggingrecht immer weiter ausbauen lassen. Wurde in den 1970er Jahren die Gewährung von Subventionen noch an eine Flaggenbindungsfrist von zunächst zehn Jahren geknüpft (gegebenenfalls mit Rückzahlungsverpflichtung!), so wurde in den Folgejahren sowohl die Bindungsfrist herabgesetzt als auch die Ausflagging aus wirtschaftlichen Gründen zugelassen; und irgendwann wurde alles – Bindungsfrist, Rückzahlungspflicht, Nachweis wirtschaftlicher Notlage – nicht mehr angewendet.

Im aktuellen Flaggenrechts-Gesetz wird in Paragraph 7 bestimmt, dass das BSH für alle im nationalen Register eingetragenen Seeschiffe eine Ausflagginggenehmigung erteilen kann – auf Antrag des Reeders und befristet für längstens zwei Jahre. Das Schiff bleibt dabei in Deutschland registriert, darf aber ein fremdes Tuch am Heck aufziehen und – mal mit, mal ohne Briefkasten-Firmensitz im fraglichen Fremdstaat – nach dessen Steuer- und Sozialgesetzen und technischen Vorschriften betrieben werden. Dieser § 7 FlaggRG bedarf, ohne allzu viele Details, einiger Erläuterungen:

- Die Zwei-Jahres-Befristung von Ausflagging ist insofern lächerlich, als das Gesetz die Verlängerung beziehungsweise Wiederholung der Ausflagginggenehmigung für ein- und dasselbe Schiff beliebig oft zulässt.
- Das Gesetz verzichtet auch vollständig darauf, den Antrag an irgendeine Bedingung zu knüpfen; kein Reeder muss der Behörde nachweisen, welche Nachteile ihm ohne Ausflagging entstehen würden; die Genehmigung erfolgt quasi automatisch.
- Die Ausflagginggenehmigung ist abhängig vom Nachweis des Antragstellers, dass er „die durch den Flaggenwechsel hervorgerufenen Nachteile für den Schifffahrtsstandort ... ausgeglichen hat“: Der Begriff „Nachteile“ meint in diesem Fall den Verlust von Ausbildungsplätzen, der üblicherweise mit der Ausflagging einhergeht. Kurz gefasst: Wer ausflaggt, muss auf dem ausgeflaggten Schiff „mindestens“ einen Ausbildungsplatz anbieten – oder an die „Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland“ einen jährlichen „Ablösebetrag“ zahlen (10).

Die letztgenannte Regelung ist skurrilerweise so gestaltet, dass der Ablösebetrag den Charakter eines Ablasses erhält, wie man ihn aus der Religionsgeschichte kennt: Zum einen steht die nach Schiffsgrößen gestaffelte Höhe der Zahlung in keinem Verhältnis zu den realen Aufwendungen für einen qualifizierten Ausbildungsplatz. Zum anderen besteht die Ausbildungsverpflichtung, ebenfalls nach Schiffsgröße gestaffelt, immer nur für 1-5,5 Monate eines Jahres – das BSH überprüft, ob sie tatsächlich erfüllt wird; wenn nicht

oder nicht mehr ausgebildet wird, muss der „Ablass“ ab dem Beginn der Wirksamkeit der Ausflagginggenehmigung nachgezahlt werden. Die Ablösebeträge werden von einer Stiftung verwaltet, in der der Verband Deutscher Reeder (VDR) in allen Gremien die Mehrheit hat und somit die Regeln bestimmt.

Obwohl beispielsweise die dreijährige Ausbildung zum Schiffsmechaniker in der Addition aller Subventionen und Beihilfen den Reeder quasi nichts kostet, entscheidet er sich in der Regel nicht für die deutsche Flagge, weil die Summe

über Jahrzehnte auf schifffahrts-lobbyistischen Druck „von oben“ eingerichtet, gepflegt und ausgebaut haben. Und sie haben nicht nur darauf verzichtet, an diesen Akt irgendwelche überprüfbaren Voraussetzungen zu knüpfen, sie haben vielmehr trotz dieses Verzichts andere Förderungen ebenso bedingungslos ausgebaut. Das ist die geltende Rechtslage, aus der sich die uneingeschränkte Verantwortung der Politik und des Staates für alle Auswüchse ergibt. Ausflagging zu stoppen ist also eine politische Aufgabe – und da dies in Berlin freiwillig niemand

Ausflagginggenehmigung erhalten. Auch diese befristet ausgeflaggten Schiffe unterliegen – das ist ja der Sinn des Verfahrens – dem Recht des fremden Flaggenstaats.

Viele Billigflaggen-Staaten haben mit der Verwaltung ihres Flaggenregisters in der Regel selbst wenig zu schaffen – sie verhökern diese Aufgabe gegen Gebühr an externe Kanzleien; eine Liberia-Flagge bekommt man beispielsweise in Vienna im US-Bundesstaat Virginia, eine Antigua-Flagge sogar im nordwestdeutschen Oldenburg! Derartige Kanzleien finan-

Seeschiffregister“ (ISR) eingeführt, in das Schiffseigner ihre unter deutscher Flagge registrierten Seeschiffe (im internationalen Verkehr) zusätzlich eintragen lassen können. Dieses so genannte Zweitregister dient einzig und allein dem Zweck, die Regeln des „ersten“ Registers auszuhebeln und so den externen Billigflaggen Konkurrenz zu machen: Zu Recht hat die Internationale Transportarbeiter-Föderation (ITF) als maritim maßgebliche Gewerkschaft seinerzeit auf Antrag der nationalen ÖTV (heute ver.di) das ISR zur Billigflagge erklärt (11). Das hatte unter anderem zur Folge, dass der VDR mit der ÖTV einen speziellen Tarifvertrag abgeschlossen hat. Darin wurde festgelegt, dass alle deutschen Besatzungsmitglieder nach den Bedingungen des jeweils gültigen deutschen Heuer- und Manteltarifvertrags bezahlt und behandelt werden und alle ausländischen Besatzungsmitglieder nach ITF-Bedingungen mit einer neu entwickelten Heuertabelle.

Grundsätzlich gilt dies zwar bis heute. Dennoch schwärmt das für das ISR verantwortliche Bundesverkehrsministerium (BMVI) auf der eigens eingerichteten Webseite deutsche-flagge.de irreführend: „Durch eine Eintragung in das ISR kann ein Arbeitgeber ausländische Seeleute an Bord von Schiffen unter der Bundesflagge nach deren Heimatheuern bezahlen. Beispielsweise erhält ein philippinischer Seemann auf einem ISR-Schiff keine deutschen Heuern, sondern wird nach dem deutlich niedrigeren philippinischen Lohnniveau bezahlt.“ – So oder so stellen das ISR und das deutsche Flaggenrechtsgesetz einen krassen staatlichen Beitrag zur dauerhaften Vernichtung eines Berufsstandes dar.

„Wer deutsche Flagge fährt, sichert nicht zuletzt den maritimen Standort Deutschland mit seinem Schifffahrts-Knowhow“: Das Eigenlob des BMVI auf der besagten Webseite einschließlich hervorgehobener Vorteile der deutschen „Qualitätsflagge“ – verwiesen wird unter anderem auf die umfangreiche staatliche Förderung in jährlich dreistelligem Millionenumfang! – kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Trend zur Ausflagging bei den deutschen Reedern ungebrochen ist: Am 1. Juni des Jahres 2016 trat die umstrittene Neuregelung in Kraft, wonach die Reeder ihren Seeleuten zwar mit der Heuer die Lohnsteuer in voller Höhe abziehen, dieses Geld aber nicht an den Staat abführen müssen, sondern einbehalten dürfen. „Kostenentlastung“ nennt das die Bundesregierung, vor allem in Verbindung mit der besagten, kürzlich in Kraft getretenen Anpassung der SchBesV (12). Prompt feierten die Reeder sich selbst, indem ihr Verband medienwirksam die Rückflagging der ersten Schiffe per



der Vorteile unter einen fremden „Billigflagge“ größer ist. Im Jahre 2015 wurden nach Angaben der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e. V. nur 159 neue Ausbildungsverhältnisse abgeschlossen, im Jahr zuvor waren es immerhin noch 197; von geringfügigen Schwankungen abgesehen, ist die Zahl seit 2008 stark rückläufig.

An dieser Stelle sei eine kurze Zwischenbilanz gestattet: „Ausflagging“ mit all ihren negativen Folgen, die im späteren Verlauf noch verdeutlicht werden, ist ein politischer Akt, den Bundestage und Bundesregierungen

anzupacken beabsichtigt, kann nur ein breites zivilgesellschaftliches Bündnis versuchen, den hierfür erforderlichen Druck „von unten“ aufzubauen.

Das Aus- beziehungsweise Umflaggen eines Schiffes erfolgt heute in der Regel elektronisch innerhalb von 24 Stunden. Neubauten werden gesetzestreu in das deutsche Register eingetragen und gleichzeitig wird ihre befristete Ausflagging beantragt; sie führen also für eine „juristische Sekunde“ offiziell die deutsche Flagge, bevor sie die gewünschte

zieren sich und ihre Dienstleistung in der Regel selbst und müssen den jeweiligen Flaggenstaat über Gebühren am Geschäftserfolg teilhaben lassen. Frühzeitig haben sie mit ihrem Gebaren aber auch Standards für andere Schifffahrtsverwaltungen gesetzt.

Der westdeutsche Staat hat bekanntlich – gegen massiven, aber vergeblichen Widerstand der damals noch starken Gewerkschaften – Ende der 1980er Jahre innerhalb des nationalen Flaggenrechts durch den § 12 FlaggRG das oben bereits kurz erwähnte „Internationale

Videokonferenz inszenierte und dies als „Symbol für eine Trendwende“ feierten.

Pustekuchen: Vor der Neuregelung – Stichtag 31. Mai – fuhren von knapp 3000 Schiffen deutscher Reeder 344 unter deutscher Flagge – davon waren 189 im ISR eingetragen. Die aktuellen Werte vom 30. November, sechs Monate nach der Neuregelung, wurden oben bereits genannt: 338 Schiffe unter deutscher Flagge – davon 186 im ISR. Aktuell führen also nur 152 Schiffe Schwarzrotgold, ohne zugleich im ISR eingetragen zu sein – und dazu zählen Ausflugschiffe, Bunkerboote, Fährdienste, Angelfahrzeuge und Hafenschlepper, die weit überwiegend nur in nationaler Fahrt unterwegs sind: Eine Trendwende sieht anders aus. Richtig ist, dass die deutschen Reeder nach wie vor mit Schwarzrotgold am Heck nichts zu tun haben wollen. Die Sektion Seeschifffahrt der ITF weist aktuell 35 als Billigflagge eingestufte Register aus, einschließlich der nationalen Zweitregister von Deutschland und Frankreich; die vollständige Liste kann im Internet nachgelesen werden (13). Bezogen auf die Handelsflotte deutscher Reeder, sind die führenden Billigflaggen die von Liberia, Antigua und Barbuda, Portugal (siehe unten), Malta und den Marshall-Inseln.

Wie bereits angerissen, verfügen etliche Länder, die ihr Tuch als Billigflagge verhökern, selbst über keine eigene Flotte und keine Schifffahrtsverwaltung, um die unter ihrer Flagge fahrenden Schiffe auch zu kontrollieren, wie es nach etlichen internationalen Übereinkommen – „Flaggenstaatkontrolle“ – eigentlich ihre Pflicht wäre. Das ist zumal dann schwierig, wenn die Schiffe – wie bei vielen Billigflaggen üblich – entgegen der eingangs zitierten UNCLOS-Bestimmung in Jahrzehnten Fahrzeit nicht ein einziges Mal den an ihrem Heck prangenden angeblichen Heimathafen oder einen anderen Hafen des Flaggenstaats anlaufen. Wer glaubt, dass ein deutsches Schiff etwa unter der beliebten Antigua- und Barbuda-Flagge im Ostseezubringerdienst von der Schifffahrtsverwaltung aus St. John's, der Hauptstadt der karibischen Inselrepublik, besichtigt wird, ist ein Schelm.

Um also Schiffs- und Arbeitssicherheit wegen solcher Lücken nicht völlig außer Acht zu lassen, wird dann einmal mehr der Steuerzahler, der ja neben den Seeleuten sowieso der Leidtragende der Billigflaggen-Handelsschifffahrt ist, zur Kasse gebeten: Zum einen erfolgen lokale Überwachungen in den Häfen durch die Dienststelle Schiffssicherheit, eine Quasi-Abteilung des BMVI, die organisatorisch in die Berufsgenossenschaft Verkehr integriert ist. Parallel gibt es die so genannten Hafenstaatkontrollen (port state control – PSC), bei denen die

Hafenbehörden – in der Regel unangemeldet – in ihren Häfen liegende, unter ausländischer Flagge fahrende Schiffe durch Kontrolleure (der Einfachheit halber ebenfalls der Dienststelle Schiffssicherheit) prüfen lassen. Werden Verstöße gegen geltendes Recht (siehe unten) festgestellt, können beanstandete Schiffe festgehalten werden bis zur Mängelbeseitigung; es gibt Einträge in die international abrufbaren Mängellisten oder auch regionale Fahrverbote (siehe unten). Grundlage dieser Kontrollen sind die vier rechtlichen Säulen der internationalen Seeschifffahrt – die Abkommen MARPOL, MLC, SOLAS und STCW (14). Allerdings ist die Qualität der Kontroll-Systeme umstritten, weil es sich überwiegend um Papierkontrollen handelt und zudem die Anzahl der Kontrolleure völlig unzureichend ist, wie der nachstehende Blick auf die PSC zeigt:

Deutschland ist mit 26 anderen Staaten im „Paris Memory of Understanding on PSC“ organisiert (Paris-MoU), dem 23 EU-Mitglieder sowie Island, Kanada, Norwegen und Russland angehören (15); es existieren weitere PSC-MoU auf anderen Kontinenten beziehungsweise in anderen Meeresregionen. Die EU-Kommission hat die Details in einer eigenen Richtlinie geregelt (16) und aus deren Artikel 28 ergibt sich unter anderem auch, dass Reeder und Flaggenstaat nur bei Beanstandungen und Festhalten ihres Schiffes zur Kasse gebeten werden dürfen; normale Kontrollen sind demnach von den Häfen selbst und somit – siehe oben – von den Steuerzahlern zu tragen. Da kann es nicht verwundern, dass die Anzahl der vorgenommenen Kontrollen – auf Schiffssicherheit, Meeresumweltschutz sowie Arbeitsbedingungen und Qualifizierung / Befähigung von Seeleuten – sich arg in Grenzen hält. 2015 etwa sind im Rahmen der deutschen Hafenstaatkontrolle rund 1300 Schiffe überprüft worden – weniger als fünf Prozent der eingelaufenen Schiffe.

Mitte jedes Jahres veröffentlicht das Büro des Paris-MoU auf seiner Webseite (15) zusammen mit dem jeweiligen Vorjahresbericht eine aktualisierte Rankingliste der Flaggenstaaten auf Grundlage der vorgenommenen und berichteten Überprüfungen. So hat es etwa im Jahre 2015 im gesamten Paris-MoU-Gebiet 17.858 Inspektionen gegeben, während es im Vorjahr noch 18.430 waren. Die Rankings sind gegliedert nach weißer, grauer und schwarzer Liste – je nach Ergebnis der Inspektionen. Aktuell stehen 43 Flaggen auf der weißen, 19 auf der grauen und elf auf der schwarzen Liste. Insgesamt 595 Schiffe wurden vorübergehend stillgelegt – als schlechteste Flaggen rangieren auf der schwarzen Liste Tansania, Moldawien, Togo, die Komoren und die Cook-Inseln. Deutschland steht zwar auf der weißen Liste, ist

aber von Platz 9 in 2013 aktuell auf Platz 15 abgewertet worden. Der deutschen Reeder liebste Billigflagge Liberia fiel im selben Zeitraum von Platz 13 auf 21; Antigua und Barbuda rangiert auf 35 hinter Portugal auf 34, Malta belegt Platz 23 – und die Marshall-Inseln haben sich sogar vor Deutschland auf Rang 11 platziert.

Nicht nur diese Statistik zeigt: „Billigflagge“ ist heutzutage längst nicht mehr gleich „Billigflagge“ – obwohl das System an sich nicht nur scharf kritisiert, sondern unbedingt verboten gehörte, muss differenziert werden. Viel-



fach haben sich die Rahmenbedingungen an Bord gegenüber früheren Jahren und Jahrzehnten verbessert. Insbesondere die Kampagnen der ITF, die in den Häfen rund um den Globus Schiffe anlasslos oder auf Hinweis einzelner Besatzungsmitglieder kontrolliert und beanstandete Schiffe auch mal „festlegt“ (solidarische Unterstützung der Hafenarbeiter sorgt gegebenenfalls für schleppende Abfertigung oder Boykott), haben dazu wesentlich beigetragen. Sklavische Lebensverhältnisse an Bord, Heuerverweigerung, schlechtes Trinkwasser,

mangelnde Hygiene und Ähnliches kommen zwar immer noch – und viel zu häufig – vor, sind jedoch nicht mehr pauschal an der Tagesordnung. Weitere Alltags-Verbesserungen sind absehbar durch die fortschreitende Umsetzung des seit drei Jahren geltenden Arbeitsabkommens MLC, das internationale Mindeststandards setzt. Abgesehen von der Tatsache – siehe oben –, dass jede Regel nur so gut sein kann wie die durchgeführten Kontrollen, bleiben Probleme etwa bei Höhe der Mindestlöhne, bei Arbeitszeit- und Überstunden-Tarifierung, bei sozia-

len Standards wie zur Altersversorgung oder zur Absicherung etwa gegen Arbeitslosigkeit oder Invalidität. Das größte Manko aber ist die international übliche zeitliche Befristung der Verträge, die den Seemann in höchstem Maße abhängig macht vom Wohlwollen des Reeders oder des Bemannungsagenten, der ihn vermittelt.

Diese Agenten – „crewing agencies“ oder „manning agencies“ – sind private Arbeitsvermittler, die sich gegenüber den Reedern vertraglich verpflichten, ihnen für ein bestimmtes

Schiff für einen bestimmten Zeitraum das nach den geltenden Schiffsbesetzungsvorschriften der jeweiligen Flagge (sofern der Flaggenstaat solche Regeln hat) erforderliche Personal bereitzustellen. Zwar müssen diese Vermittler seit Inkrafttreten des MLC bestimmte Anforderungen erfüllen, aber Berichte etwa über Schmiergelder, ohne die ein Vertrag neu oder verlängert nicht zu bekommen ist, werden immer wieder bekannt. Die Verträge werden auf 6-9 Monate befristet, bei Ablauf werden die Betroffenen heimgeschafft und gegebenenfalls durch neue

Kräfte ersetzt. Das bringt die Seeleute in eine Situation, in der Beschwerden über Mängel im Vertrag oder an Bord zur absoluten Ausnahme werden: Sie sind „frei“ und durch wirtschaftliche Zwänge zugleich „quasi-versklavt“ – es sind prekäre Arbeitsverhältnisse, wie sie an Land jederzeit für Schlagzeilen und Skandale sorgen würden, aber auf See ist dergleichen seit Jahren „normal“.

Meist rekrutieren die Agenten heutzutage ihren „Nachschub“ an Seeleuten in den so genannten „labour supplying countries“: Diese

zynische Bezeichnung steht für Staaten wie beispielsweise Burma, Indien, Pakistan, Philippinen oder Kiribati – Länder, die keine oder keine nennenswerte eigene Flotte, aber viele arbeitssuchende Menschen haben. Auf den wenigen Schiffen unter deutscher Flagge sind seit Neufassung der Schiffsbesetzungsverordnung (12) nur noch zwei „Unionsbürger“ – also aus einem EU-Staat, selten Deutsche, häufig Osteuropäer – für die Schiffsführung vorgeschrieben. Die nachgeordneten Offiziere und Ingenieure werden meist aus Polen, der Ukraine, Russland oder dem Baltikum rekrutiert, können aber auch aus den „labour supplying countries“ stammen. Es hat sich als alltagspraktisch erwiesen, sowohl Mannschaften als auch Offiziere an Bord eines Schiffes aus jeweils homogenen Gruppen desselben Kulturkreises zu rekrutieren.

An dieser Stelle ist ein Blick geboten auf die Eingangs-Frage nach der Fairness: Die soziale Situation ausländischer Seeleute auf Schiffen deutscher Reeder ist mit der von Kleinbauern oder Handwerkern beispielsweise in Lateinamerika oder Afrika nur sehr bedingt vergleichbar. Das Prinzip des Fairen Handels beruht – stark vereinfacht – darauf, lokal „gerechte“ Löhne, gute Arbeitsbedingungen, gesellschaftliche Verantwortung und Umweltschutz durchzusetzen. Es geht um Veränderungen, um elementare Verbesserungen für Menschen im globalen Süden, die bislang vom Ertrag ihrer Arbeit weder leben noch Kinder ernähren können, während der globale Norden davon profitiert. Das kann man in dieser Form auf die Lage an Bord nicht übertragen, wo etwa ein philippinischer Matrose eine Heuer von 1310 Euro pro Monat erhält, ein ukrainischer 2. Ingenieur 2635 Euro. Es sind die Rahmenbedingungen des Matrosen und des Ingenieurs, die in der Beurteilung eine Rolle spielen müssen: Das betrifft nicht nur ihr durch die Befristung prekäres Arbeitsverhältnis, sondern vor allem die Einrechnung weiterer tariflicher Faktoren: Mit den Heuern gelten beispielsweise 103 Überstunden, die auch regelmäßig abgefordert werden, sowie acht Tage Urlaub / Monat als abgegolten. Bei einer 40-Stunden-Woche entspricht das einer monatlichen Arbeitszeit von 276 Stunden – umgerechnet auf 30 Tage ergeben sich so Monatsheuern von 1034 beziehungsweise 2080 Euro, also Stundenlöhne von 3,75 beziehungsweise 7,54 Euro: Auf Schiffen deutscher Reeder wird also weniger als der – für westeuropäische Verhältnisse ohnehin niedrige – deutsche Mindestlohn gezahlt.

Es ist bis heute zweifelhaft, ob das Mindestlohngesetz nicht zumindest auf den wenigen Schiffen unter deutscher Flagge anzuwenden ist. Die Gewerkschaft ver.di will vom

Bundesarbeitsministerium erfahren haben, dass die Seeschifffahrt von dieser Regelung ausgenommen sei – ein Beweis dafür liegt jedoch bislang nicht vor; das Mindestlohngesetz jedenfalls offenbart keine derartige Ausnahme. Aber selbst seine Anwendung im hiesigen Sinne würde nichts daran ändern, dass deutsche Reeder mittels Billigflagge Menschen zu Bedingungen beschäftigen, die wenig mit Fairness und viel mit Ausbeutung zu tun haben.

Andererseits muss auch der Frage nachgegangen werden, welche Interessen denn eigentlich mit Blick auf die ausländischen Seeleute zu berücksichtigen sind – auf den Philippinen beispielsweise gilt amtlich ein Mindestlohn von 0,79 Euro, in der Ukraine sind es sogar nur 0,21 Euro. Bei Gesprächen in Pakistan und Bangladesh (17) haben die jeweiligen „shipping masters“ – das ist eine Funktion zwischen Arbeitsvermittler, Seemannsamt und Schifffahrtsbehörde – jede Unterstützung bei der Angleichung der Konditionen dort angeworbener Seeleute an europäische Arbeitsverhältnisse glatt abgelehnt: Es gehe darum, so viele Seeleute wie möglich zu beschäftigen, also brauche es größere Besatzungen und nicht primär höhere Einkommen. Ein Land mit vielen arbeitssuchenden Menschen könne nicht in erster Linie daran interessiert sein, eine privilegierte Gruppe zu schaffen. In Bangladesh wurde dies unterstrichen mit dem Hinweis, dass ein dortiger Seemann mit einer deutschen Heuer das Gehalt eines Staatssekretärs zur Verfügung hätte.

Klar: Solche „shipping masters“ argumentieren nicht unbedingt volkswirtschaftlich, sondern durchaus egoistisch, denn jeder zusätzlich vermittelte Seemann lässt auch die Kasse des Vermittlers klingeln. Aber wie der einfache Seemann aus einem der „labour supplying countries“ denkt und was er sich erhofft, ist nicht ohne Weiteres auszumachen. Es muss berücksichtigt werden, dass das gesamte Arbeitsbeschaffungs- und -vermittlungssystem in solchen Ländern oft genauso marode ist wie andere gesellschaftliche Verhältnisse auch. Auf den Philippinen etwa gibt es bei weitem nicht nur seriöse Agenturen, sondern auch mehrere hundert Agenten, die allein schon zigtausende einheimischer Seeleute an Schiffe unter diversen fremden Flaggen vermittelt haben – und in deren Konkurrenzkampf untereinander herrschen durchaus mafiose Strukturen bis hin zu Familienkonzernen, die sich „Gewerkschaft“ nennen und nur auf den eigenen „Tarif“ bedacht sind. Willkür, Erpressung und Nötigung sind in solchen Strukturen ebenso alltäglich wie Korruption und Schmiergeld.

Selbst wenn also der Heuer des einzelnen Seemanns – sofern man ihn politisch erreicht – nicht die entscheidende Rolle beizumessen sein

sollte: Mit einem Engagement für bessere Sozialversicherungsleistungen über das MLC-Minimum hinaus und vor allem über dauerhafte Arbeitsverhältnisse mit Kündigungsschutz könnten sowohl der Sumpf der Vermittlungspolitik trockengelegt als auch ein wesentlicher externer Effekt erzielt werden – die Reederien bekämen (verdiente) Kopfschmerzen bei der künftigen Kalkulation ihrer Personalkosten. Addiert man hier

- schärfere Umweltnormen für die Schiffe (vom Bau über den Betrieb bis zum Abwracken),
- effektive Versicherungen mit einem funktionierenden Risikomanagement über alle Güter- und Gefahrenklassen
- und Besetzungszahlen, die sich am Arbeitsanfall orientieren und nicht an einer minimalistisch als „sicher“ bezeichneten Personalausstattung (Instandhaltung, Reparatur, Ruhezeiten und anderes mehr eingerechnet), so erreicht man einen Punkt, an dem die Kosten in der maritimen Logistikkette ein Niveau erreichen, das ein Prädikat wie „fair“ verdient.

Das Problem ist nur: Eine solche Entwicklung kann nicht von den betroffenen Seeleuten und mutmaßlich nicht einmal von Gewerkschaften, die diesen Namen verdienen – wie der ITF – wirksam angepackt, geschweige denn erreicht werden.

Als die ITF ihre globale Kampagne gegen Billigflaggen begann, wurde dies von ihrem Zentralsitz in London gesteuert. Mit wachsender Flotte wurde der Bedarf an Arbeitskräften immer größer und im Zusammenhang mit der Ausweitung der Ausfluggang auch der Einfluss der Seeleutegewerkschaften aus den „labour supplying countries“. In der Folge verlagerte London die Verantwortung für den Abschluss von Tarifverträgen an diese nationalen Gewerkschaften. Dadurch verschoben sich über die Mitgliedsbeiträge die Vermögens- und also auch Machtverhältnisse innerhalb der ITF – Begehrlichkeiten in vielen nationalen Gewerkschaften haben den ursprünglichen Standard-Tarifvertrag zur Ausnahme und eine Vielfalt an ITF-Verträgen zur Norm gemacht.

Auf Arbeitgeberseite hat dies zeitgleich zur Gründung des „International Maritime Employers Committee“ (IMEC) geführt, das nach eigenen Angaben mehr als 100 Schifffahrtsgesellschaften mit mehr als 5500 Schiffen und 145.000 Seeleuten repräsentiert. Diese Arbeitgebervereinigung hat damit einen neuen Standard etabliert, weil der Reiz, viele Verträge abzuschließen, groß war und ist. Allein ver.di hat bislang rund 1900 ITF-Verträge auf IMEC-Basis abgeschlossen bei aktuell 2328 ausgeflaggten Schiffen. Obwohl es

also immer mehr Billigflaggenschiffe gibt, die durch ITF-Verträge erfasst sind, schafft deren Bandbreite neue Probleme: Billigflaggentarifvertrag ist nicht gleich Billigflaggentarifvertrag, einzelne Nationen haben sich so Vorteile gegenüber ihren Konkurrenten verschafft. Der Wettbewerb wird nicht mehr über „Nationalflagge versus Billigflagge“ ausgetragen, sondern über unterschiedliche Tarife, die bei mangelnder Kontrolle auch noch unterlaufen werden können.

Eine Klarstellung ist erforderlich: So global das „System Billigflagge“ die Handelsschiff-



fahrt zu einem Schwarzmarkt der Arbeitsbedingungen macht, von dem nahezu alle Reeder und Schiffseigner gerne profitieren, so global sind die Bemühungen der einzelnen Nationalstaaten, ihren Reedern und Schiffseignern trotz – oder wegen – deren Billigflaggenutzung den Hintern zu pudern. In der nationalen Gesetzgebung, Tarifierung, Besteuerung, Subventionierung etc. ist Deutschland den anderen europäischen Staaten immer hinterhergelaufen. Die maritime Gesetzgebung ähnelt sich von

Land zu Land, selten überschreiten die geltenden Vorschriften die vom MLC gesetzten Minimalstandards. Der eine dreht ein bisschen an den international auf Mindestniveau abgesetzten Ausbildungsnormen, der andere an der Besteuerung und den an sie geknüpften unterschiedlichen Bedingungen, die nächsten an den Besetzungsvorschriften oder an der Verbindlichkeit von Lohn- und Manteltarifen.

Erst ab 2017 wird Deutschland in der Subvention der Schifffahrtsbranche aufholen, wenn auch noch die Sozialversicherungsbeiträge des Arbeitgebers vom Steuerzahler übernommen

betreffende Seemann auf einem Schiff unter deutscher Flagge im internationalen Seeverkehr beschäftigt ist. Gegenwärtig erhält ein Reeder beispielsweise für einen Kapitän auf einem großen Schiff (mehr als BRZ 3000) einen jährlichen Lohnnebenkosten-Zuschuss in Höhe von 16.700 Euro; für einen einfachen Seemann unabhängig von der Schiffsgröße 9400 Euro.

– Darüber hinaus erhalten Reeder, die auf einem Schiff unter deutscher Flagge im internationalen Seeverkehr Nachwuchs ausbilden, Ausbildungsbeihilfen zu den oben bereits be-

schien: Sie wurden komplett von der Pflicht, Versicherungssteuer zahlen zu müssen, freigestellt.

– Über den Lohnsteuereinbehalt wurde hier schon mehrfach berichtet (12): Seeleuten auf Schiffen unter deutscher Flagge werden unabhängig von ihrer Nationalität von der Heuer sowohl Sozialabgaben als auch Lohnsteuer in voller gesetzlicher Höhe abgezogen. Bis 2015 einschließlich durfte der Reeder 40 Prozent davon behalten; dieser Einbehalt ist, wie bereits erwähnt, Anfang 2016 rückwirkend zum Jahresbeginn auf 100 Prozent angehoben worden – als „Ausgleich“, weil ja auf einem Schiff unter Schwarzrotgold höhere Sozialabgaben fällig werden als auf Schiffen unter anderen Flaggen. Das hat zwar bislang (siehe oben) nicht zur erhofften Rückfluggang geführt, wird aber dennoch getoppt: „Die deutsche Flagge wird ab dem 1. Januar noch wettbewerbsfähiger“, schwärmt das BMVI auf deutsche-flagge.de und erläutert: „Reeder können sich zukünftig ihre gezahlten Arbeitgeberanteile zur Sozialversicherung voll erstatten lassen“ – auch das übernimmt dann der Bund, also der Steuerzahler.

– Bleibt abschließend noch die „Tonnagesteuer“ zu erwähnen – eigentlich ein irreführender Begriff, denn gemeint ist keine eigenständige Steuer, sondern nur ein spezielles Rechenverfahren: Statt der normalen Gewinnbesteuerung, der alle Unternehmen unterworfen sind, wird bei diesem seit 1998 geltenden System der steuerpflichtige „Gewinn“ eines Reeders – unabhängig vom Führen der deutschen Flagge! – nach einem festgelegten Schlüssel aus Schiffsgröße („Nettoraumzahl“ – siehe Anm. 7) und Betriebstagen ermittelt.

Um das Ganze in Zahlen auszudrücken: Die Zuschüsse zu den Lohnnebenkosten sowie zur Bereitstellung von Ausbildungsplätzen machen ein Volumen von rund 58 Millionen Euro pro Jahr aus. Den Vorteil des Lohnsteuereinhalts und der anstehenden Sozialabgabenbefreiung beziffert ver.di auf rund 130 Millionen Euro jährlich (18), rund 200 Millionen Euro nennt die Gewerkschaft für die Versicherungssteuer und durchschnittlich 250 Millionen Euro jährlich kostet die Steuerzahler die so genannte Tonnagesteuer. Auch wenn festzustellen ist, dass ver.di bis zum Austritt aus dem Maritimen Bündnis im Sommer dieses Jahres schon viel zu lang still gehalten hat, muss einer Aussage des Bundesfachgruppenleiters Häfen, Thomas Mendrik, im jüngsten Schifffahrtsreport (18) beigepflichtet werden: „Die Reeder missbrauchen den Staat als Selbstbedienungsladen.“

Was aber ist zu tun? Es braucht, wie oben angerissen, breiten zivilgesellschaftlichen Druck von unten, um die Quasi-Verschö-

werden. Nur der Vollständigkeit halber hier ein Überblick über den bisherigen deutschen Subventions- und Fördertopf:

– Staatliche Hilfen dürfen nach Haushaltsrecht nur deutschen Staatsbürgern zu Gute kommen: Egal, was bei den Seeleuten ankommt oder hängenbleibt – der Bund zahlt an die Reeder als direkte Empfänger Zuschüsse zur Senkung der Lohnnebenkosten für Seeleute mit Pässen der BRD, eines EU-Staates, Liechtensteins, Islands oder Norwegens – sofern der

beschriebenen Konditionen, übrigens auch für Schiffe, die sie unter der Flagge eines anderen EU-Mitgliedsstaates fahren lassen; das macht zum Beispiel nicht nur Zypern, Malta oder Gibraltar für deutsche Reeder attraktiv, sondern aktuell vor allem Portugal, das seine Quasi-Kolonie Madeira zu einer höchst erfolgreichen Billigflagge erklärt hat.

– Rechtzeitig zur jüngsten Nationalen Maritimen Konferenz im Herbst 2015 erhielten die Reeder noch ein weiteres Regierungsge-

von Politik und Schifffahrtsbranche mindestens zu stoppen, besser noch zu knacken. Daran will WATERKANT gemeinsam mit Fair Oceans und weiteren Unterstützern arbeiten. Forderungen wie nach einem Mindestlohn auf Schiffen unter deutscher Flagge, nach Streichung von Subventionen oder ihrer Verknüpfung mit scharfen Vorgaben, nach Änderung des Flaggenrechts mit Ziel eines Ausflaggingsverbots sind auf diesem Wege gut und richtig, aber immer nur Stückwerk. Eine Debatte über Billigflaggen im Zusammenhang mit dem Fairen Handel mutet mit Blick auf dessen geringes Transportvolumen zwar wenig erfolversprechend an; dieser Eindruck verschiebt sich aber, wenn man berücksichtigt, wer in den Ländern des globalen Nordens aktiv oder konsumierend am Fairen Handel teilnimmt: Multiplikatorinnen und Multiplikatoren – es gilt, sie zu gewinnen!

Ein möglicherweise effektiveres Wie zeigt der Anfang November vorgelegte Jahresbericht „Maritimer Transport 2016“ der UN-Konferenz für Handel und Entwicklung (UNCTAD), der unter anderem auf seiner Seite 33 sinngemäß ausführt: „Um wettbewerbsfähig zu bleiben, mag ein nationaler Reeder sich wünschen, ausländische Seeleute beschäftigen zu dürfen – zu geringeren Kosten, aber zum Nachteil der nationalen Seeleute. Um dies tun zu können, muss er möglicherweise seine Schiffe unter einer fremden Flagge registrieren. Die nationale Politik kann ihm aber die Registrierung unter nationaler Flagge mehr oder weniger attraktiv machen – zum Beispiel durch ihr Steuersystem oder durch Ladungslenkung“ (19).



Ladungslenkung – wörtlich ist von „cargo reservation regimes“ die Rede – ist bekanntlich ein Wort, das Reeder hassen, weil sie dann nicht mehr die Mitwirkenden der Logistikkette gegeneinander ausspielen könnten. Wenn aber selbst die UN-Handelsorganisation solche Mittel gleich mehrfach – auch an anderen Stellen des Reports – als sinnvoll und nützlich hervorhebt, sollte hierzulande niemand mehr davor zurückschrecken. Schluss mit Billigflaggen! ◀

Dieses Containerschiff von Hamburg Süd fährt unter der Billigflagge Liberias.

FOTO: BURKHARD ILSCHNER

ANMERKUNGEN:

- * Klaus Meyer ist nautischer Schiffsoffizier mit Kapitänsbefugnis im Ruhestand; er war ehemaliger Konzernbetriebsratsvorsitzender und Aufsichtsratsmitglied der einstigen DDG „Hansa“ AG, Mitarbeiter im Projekt „Schiff der Zukunft“ an der Uni Bremen und zuletzt 20 Jahre Sekretär und Abteilungsleiter Seeschifffahrt der Gewerkschaft ÖTV / ver.di in Hamburg.
- 1. <http://www.gesetze-im-internet.de/gg/>
- 2. <http://www.gesetze-im-internet.de/flaggrg/>
- 3. http://kurzlink.de/amtsblatt_unclos
- 4. Der Begriff „Reeder“ wird hier umgangssprachlich benutzt: Reeder als Individuen, die Schiffe besitzen und betreiben, gibt es nur noch selten. Schiffe werden betrieben von Reederei-Konzernen, oft auch von Fachabteilungen großer Konzerne, die als „Reeder“ fungieren (so etwa die Tanker von Ölmultis). Und immer seltener sind Reedereien auch Eigentümer – häufig chartern sie Schiffe von Fonds, Banken oder Anlegergesellschaften („Zahnarzt-Schiffe“).
- 5. DER SPIEGEL, Heft 30 / 1956, Seite 29 f.
- 6. Die Zahlen stammen aus Statistiken des VDR, können hier aber nicht sinnvoll verlinkt werden, weil der Verband auf seiner Webseite Zahlen unterschiedlicher Quellen und Bezugsgrößen nebeneinander präsentiert, was für Laien verwirrend ist.
- 7. Mit der dimensionslosen „Bruttoreaumzahl“ (BRZ) wird die Größe eines Schiffes beziffert. Die BRZ ist, vereinfacht ausgedrückt, ein rechnerischer Wert aus dem in Kubikmeter gemessenen Inhalt aller geschlossenen Räume, multipliziert mit einem

- ebenfalls größenabhängigen logarithmischen Wert zwischen 0,22 und 0,32. – Die Nettoraumzahl (NRZ) wird auf ähnliche Weise errechnet, bezieht aber nur das Volumen der Laderäume, den Tiefgang und die Bordhöhe ein.
- 8. <http://kurzlink.de/bsh-flottenstatistik>
- 9. DER SPIEGEL, Heft 51 / 1961, Seite 40 ff.
- 10. http://kurzlink.de/tab_ablass
- 11. WATERKANT hat zwischen 1987 und 1995 wiederholt über den Kampf gegen das ISR berichtet; Details per Websuche (Suchbegriff „Zweitregister“).
- 12. WATERKANT, Jg. 31, Heft 1 (März 2016), Seite 15 f.; Jg. 30, Heft 3 (September 2015), Seite 13 ff.
- 13. <http://kurzlink.de/itf-foc-list>
- 14. Das Meeresverschmutzungsabkommen MARPOL, das Schiffssicherheitsabkommen SOLAS und das Ausbildungsabkommen STCW sind Konventionen der UN-Schifffahrtsorganisation IMO (London); das Seearbeitsübereinkommen MLC entstand und wird administriert durch die UN-Arbeitsorganisation ILO (Genf).
- 15. <https://www.parismou.org>
- 16. http://kurzlink.de/psc_eu-2009 – es gibt hierzu eine ergänzende Richtlinie von 2013, die aber nicht auf o. a. Kostenfrage eingeht.
- 17. die Gespräche führte Klaus Meyer.
- 18. http://kurzlink.de/verdi-sr_2-16
- 19. http://kurzlink.de/unctad_rmt-2016

Ein Fair-Shipping-Siegel könnte der Schifffahrt und den Seeleuten helfen

Weite Wege – wenig Geld



VON HEIKE PROSKE*

Ein Beispiel: Ein Laptop, Tablet oder Computer kommt in der Regel aus Asien auf einem Schiff nach Europa. Nimmt man einen Durchschnittspreis von etwa 600 Euro an, so belaufen sich die Transportkosten von Asien bis beispielsweise Rotterdam, Europas größtem Hafen, auf rund 0,80 Euro – der Weitertransport von Rotterdam via Schiene oder Lkw nach Frankfurt, Leipzig oder Nürnberg aber kostet 25 Euro.

Unverhältnismäßig? Ja!

(Artikel aus: Waterkant 2016-4)

Was aber, wenn jede Konsumentin und jeder Konsument beim Neuerwerb eines solchen technischen Gerätes fünf Euro mehr zahlen würde? Wenn alle KundInnen sicher sein könnten, dass dieses Geld tatsächlich bei den Seeleuten ankommt und ihre Arbeitsbedingungen an Bord ihres Schiffes ein kleines bisschen „fairer“ machen würde? Warum eigentlich nicht? Viele Menschen haben im Laufe der vergangenen 20 Jahre verstanden, dass beim Kauf von Kaffee, Bananen oder Blumen die Chance besteht, durch einen etwas höheren Preis jene zu unterstützen, die sich um das Pflanzen, Pflegen und Ernten dieser Lebensmittel kümmern. Das ist sehr viel wert. Auch wenn es auf Grund der eigenen Lebensverhältnisse nicht immer möglich ist, dieses „Mehr“ zu zahlen, so ist das Bewusstsein doch gewachsen.

Als „Fairer Handel“ – oder „Fair Trade“ – wird ein kontrollierter Handel bezeichnet, bei dem den Erzeugern für die gehandelten Produkte mindestens ein von Fair-Handels-Organisationen festgelegter Mindestpreis bezahlt wird. Fairer Handel ist eine auf Dialog, Transparenz und gegenseitigem Respekt basierende Handelspartnerschaft, die nach mehr Gleichheit und nach mehr sozialer Gerechtigkeit im internationalen Handel strebt. Konsumentinnen und Konsumenten im globalen Norden leisten so mit ihrem Einkauf einen persönlichen Beitrag zur Entwicklungshilfe und damit zur Überwindung der Armut in Ländern des globalen Südens.

Warum aber macht sich normalerweise niemand Gedanken darüber, dass die Produkte zwar „fair“ geerntet, aber durchaus sehr „unfair“ transportiert werden? Die Deutsche Seemannsmission unterstützt die Kampagne „Fair übers Meer!“, um so das Bewusstsein zu

fördern, dass der bisherige Faire Handel nur einen Teilbereich dessen betrifft, was getan wird, und dass sehr viel mehr möglich wäre. Fairer Handel ist nicht unbedingt fair für alle involvierten Personen. Produzenten, Händler und Verkäufer können ein Fair-Handels-Siegel beanspruchen, ohne sich dabei um menschenwürdige Arbeitsbedingungen auf den Schiffen kümmern zu müssen, auf denen ihre Güter transportiert werden.

95 Prozent der Konsumgüter, die in hiesigen Läden angeboten werden, sind irgendwann einmal mit einem Schiff transportiert worden. Die Einzelteile mancher Produkte haben von der Rohstoffgewinnung bis zur fertigen Ware sogar bis zu dreimal den Globus umrundet. Die Organisationen des Fairen Handels weisen darauf hin, dass sie nie für sich beansprucht haben – und es auch nicht leisten können –, dass alle ArbeiterInnen in der Handelskette faire Arbeitsbedingungen haben. Aber genau darum muss es gehen. Viele KonsumentInnen wären sicherlich schockiert, wenn sie hörten beziehungsweise sich darüber klar werden würden, dass die ausgewiesenen Fair-Handels-Produkte auf unsicheren (minderwertigen) Billigflaggen-schiffen transportiert worden sind.

Viele große Unternehmen erklären sich zu einem Teil der Bewegung um den Fairen Handel – und profitieren damit vom Vertrauen der VerbraucherInnen, dass das jeweilige Fair-Handels-Siegel generiert. Es gibt aber keine Möglichkeit für die KonsumentInnen, heraus zu finden, ob die Anbieter auch Schifffahrtsgesellschaften beauftragen, die menschenwürdige Arbeitsbedingungen bieten. Wie aber kann überhaupt sichergestellt werden, dass Reedereien, die ihre Angestellten gut behandeln und die konstant um die Verbesserung der Arbeits- und

Lebensbedingungen an Bord bemüht sind, die unter höchsten Sicherheits- und Umweltschutz-Standards operieren, für ihre Verpflichtungen und Investitionen belohnt werden?

Eine mögliche Lösung könnte darin bestehen, dass ein „Fair-Shipping-Siegel“ entwickelt, beworben und politisch durchgesetzt wird, ein Siegel, das auf den Prinzipien der Fair-Handels-Bewegung basiert und angepasst wird an die Bedürfnisse der Schifffahrtsindustrie. Viele VerbraucherInnen begrüßen die Möglichkeit der Bekämpfung von Ausbeutung von Bauern / Arbeitern in Entwicklungsländern: Der Marktanteil der Fair-Handels-Produkte wächst ständig. Es scheint, als würden alle Beteiligten vom Fairen Handel profitieren – nur nicht

diejenigen, die die Produkte über die Meere schippern. Medien widmen den Vorteilen des Fairen Handels für ProduzentenInnen und VerbraucherInnen große Aufmerksamkeit – aber es werden in der Regel keine Bezüge zu beteiligten Seeleuten und der Schifffahrt vermittelt. Vielfach sieht es so aus, als würden die Fair-Handels-Produkte wie durch Zauberhand in den Regalen der Supermärkte landen. Es ist an der Zeit, dass die Schifffahrtsindustrie ihr Profil weiter entwickelt, auf Fairness setzt und so ihren rechtmäßigen Platz als (logistischer) Vermittler im Fairen Handel einnimmt. Ein Fair-Shipping-Siegel könnte etwa verliehen werden, wenn folgende Bedingungen erfüllt werden:

- Keines der Schiffe der betreffenden Reederei fährt unter der Flagge eines Landes, das eine Beschwerde von der ILO erhalten hat;
- alle Schiffe der betreffenden Reederei haben eine nationale kollektive Vereinbarung oder, solange sie noch unter Billigflagge fahren, ein ITF-Agreement;
- keines der Schiffe der betreffenden Reederei wurde von der Port State Control (PSC) oder anderen nationalen Autoritäten wegen schlechter sanitärer und humanitärer Bedingungen festgehalten;
- die betreffende Reederei hat Verfahrensweisen und Aktionspläne, um zu garantieren, dass die Arbeitsbedingungen an Bord all ihrer Schiffe dauerhaft denen der unterzeichneten Vereinbarungen sowie aktueller internationaler Konventionen entsprechen.

Obwohl dieser Vorschlag von der Debatte um verschiedene Fair-Handels-Siegel inspiriert ist, muss das Fair-Shipping-Siegel nicht ausschließlich für Waren des Fairen Handels Anwendung finden: Es geht klar um faire Bedingungen für alle Seeleute – ob sie nun Fair-Handels-Produkte, Mainstream-Güter oder Passagiere befördern.

Eine weitere Möglichkeit wäre es, das Siegel zu „öffnen“ für Firmen, die in Luftfahrt, Straße, Schiene oder Binnenschifffahrt tätig sind. Selbst wenn sich die formulierten Bedingungen zunächst auf den See- und Wassertransportweg beziehen, könnten sie relativ problemlos erweitert werden, um andere Transportwege (Luftfahrt, Straße, Schiene) einzuschließen. Zum einen könnte ein solches Siegel an Unternehmen verliehen werden, damit diese es auf Webseite, Briefkopf oder Firmenpublikationen verwenden – zur Werbung für sich selbst wie auch für das Siegel. Alternativ oder zusätzlich könnte anderen ethisch verantwortbaren Handelsmarken angeboten werden, das Siegel auf ihre Produkte zu setzen – soweit sie sie fair transportieren.

Wie und wo immer es sich zeigen wird: Das Fair-Shipping-Siegel würde ein breit

erkennbarer Indikator für höchste Qualität und „good practices“ in der maritimen Industrie. Überhaupt: Wer möchte denn unterbezahlten unzufriedenen Seeleuten seine wertvollen Investitionen und Güter anvertrauen? Es gibt kaum gute Nachrichten über Schifffahrt in nationalen und internationalen Medien. Meistens wird die Branche ignoriert. Taucht sie auf, wird Schifffahrt als dreckig oder gefährlich beschrieben, mit Reportagen, die sich auf Ölpest, Schadstoffe, Passagierschiffunglücke oder Piraterie beziehen. Die Frage nach den Lebens- und Arbeitsbedingungen der Crews an Bord hingegen spielt kaum eine Rolle – dies sollte sich ändern.

Die Mitarbeitenden der Seemannsmission gehen regelmäßig an Bord der Schiffe und besuchen die Seeleute an ihrem Wohn- und Arbeitsplatz. Das schließt auch so genannte Substandardschiffe ein – aber selbst dort gibt es etliche gute Beispiele: Sozialfonds auf Schiffen, gute Ausstattung des Freizeitbereichs an Bord oder die Krankenversicherung für philippinische Familien. Mit dem ILO-Seearbeitsübereinkommen trat am 20. August 2013 ein wichtiges Instrument in Kraft, das die Rechte der Seeleute stärkt und ihre Situation verbessert.

Man stelle sich vor, das Fair-Shipping-Siegel würde den gleichen Wiedererkennungswert und die gleiche Wertigkeit erreichen wie die Fair-Handels-Siegel! Es würde letztlich die Schifffahrt mehr in den Vordergrund des öffentlichen Bewusstseins rücken und den KonsumentenInnen zeigen, dass die Mehrheit der Branche sich menschenwürdigen Arbeitsbedingungen, umweltfreundlichem Verhalten und höchsten Sicherheitsstandards verpflichtet sieht. Es gilt, Ausschau zu halten nach Partnern in der maritimen Industrie – Unternehmen, Gewerkschaften, Versicherer, Charterer, Reedereien und Organisationen –, die mit Seeleuten arbeiten und die bereit sind, ihren Beitrag zu leisten, Fair Shipping zu realisieren. Wenn VerbraucherInnen bereit sind, für fair gehandelte Produkte mehr zu bezahlen, ist es dann nicht naheliegend, dass sie auch bereit sind, für fair transportierte Produkte einen Beitrag zu leisten? ◀

ANMERKUNGEN:

* Pastorin Heike Prose war zum Zeitpunkt der Verfassung des Artikels Generalsekretärin der Deutschen Seemannsmission e. V.



Über die Forderungen und Anknüpfungspunkte der Kampagne
Fairer Handel in einer globalen Welt: Geht das?

VON CHRISTOPH SPEHR

TTIP ist tot. Aber die Handelswelt ohne TTIP

ist auch nicht toll. Besonders nicht, wenn man

die materielle Seite des heutigen Welthandels

betrachtet: den Transport der Waren und Güter.

Hier bedeutet globalisierter Handel häufig

miserable und gefährliche Arbeitsbedingungen,

Lohndumping sowie hohe Kosten für Um-

welt und Gesellschaft. Aber wie genau sehen

Alternativen aus? Das war Thema auf dem

zweiten „Fair-Shipping“-Treffen Ende Februar

in Bremen.

(Artikel aus: Waterkant 2017-1)

„Kauft Fairtrade-Kaffee, auf jeden Fall. Aber glaubt nicht, dass die Arbeitsbedingungen der Leute, die ihn für euch herschaffen, von Fairem Handel bestimmt sind“ (1).

Fairer Handel sollte Fair Transport und hier vor allem auch Fair Shipping einschließen – da sind sich die bisherigen TeilnehmerInnen der im Aufbau befindlichen Kampagne einig (siehe Kästen 1, 3). Aber wie genau geht das? Was müssen Kriterien, was Forderungen sein? Fängt man da bei Null an oder wo kann man anknüpfen? Das Thema ist gar nicht so einfach. Wer Erfahrungen und Ansätze der gewerkschaftlichen, der entwicklungspolitischen und der ökologischen Perspektive zusammenzubringen versucht, ist schnell mit sehr grundsätzlichen Fragen konfrontiert: Was soll an die Stelle des derzeitigen unfairen Handelssystems treten? Wie kommt man dahin?

Ist Freihandel eigentlich eine schlechte Sache? Die Frage drängt sich auf in Zeiten, da ein rechter US-Präsident TTIP beerdigt und sich für eine protektionistische Handelspolitik zugunsten der USA ausspricht. In der Tat kämpfen viele Länder des globalen Südens seit Jahrzehnten gegen die Abschottung der Industrieländer und für Zugang zu deren Märkten. Der bevorzugte Marktzugang, den die EU den Lomé-Ländern gewährt hatte (und den sie seit 2002 mit den „Wirtschaftspartnerschaftsabkommen“ EPA wieder streicht), war an sich ein guter Ansatz. Nur wurde er in der Praxis eingeschränkt durch die hohen Subventionen, die innerhalb der EU für die Landwirtschaft gezahlt werden und die wie Schutzzölle wirken. Viele Kleinfischer in Westafrika würden gern mehr hochwertigen Fisch in die EU exportieren, um zusätzliches Einkommen zu erzielen. Bislang scheitert das unter anderem an

Handelsschranken, aber auch an fehlendem Investitionskapital. Handel kann Entwicklung fördern, aber Handel muss gestaltet werden – und zwar zum Schutz und zugunsten der wirtschaftlich schwächeren Partner.

„Fair Transport Europe“, die Kampagne der europäischen Transportarbeitergewerkschaften gegen Billigkonkurrenz (2), hat einen wichtigen Satz formuliert: „Der Wettbewerb muss um die besten Konzepte, nicht um die billigsten Löhne stattfinden.“ Zweifellos läuft genau das seit Längerem schief im Transport- und Logistikbereich: Die Konkurrenz wird darüber ausgetragen, wer die realen Löhne am stärksten senken kann.

Richtig ist aber auch: Löhne können international erst dann gleich hoch sein, wenn auch die Produktivität überall gleich hoch ist. Bis dahin sind Lohnunterschiede ein wichtiger Faktor dafür, dass technologisch weniger entwickelte Länder Marktanteile und Anschluss gewinnen können, während Länder mit höherem Entwicklungsniveau gezwungen werden, in technische und wissenschaftliche Innovation zu investieren. Es besteht inzwischen eine gewisse statistische Einigkeit darüber, dass in den vergangenen 15 Jahren zwei Dinge gleichzeitig passiert sind: Die Ungleichheit im Lebensstandard zwischen den Industriestaaten einerseits und den Entwicklungs- beziehungsweise Schwellenländern andererseits hat sich verringert (was gut ist), während die Ungleichheit innerhalb der einzelnen Länder (aller Kategorien) massiv zugenommen hat (was schlecht ist). Zu Ersterem haben die Globalisierung der Produktionsstrukturen und die Zunahme des Welthandels (einschließlich vieler faktisch unsinniger, die Ungleichheit ausnutzender Transportvorgänge) einiges beigetragen. Die zunehmende innere Ungleichheit

Gigantomanie und Geiz: Die „MSC Diana“ – hier im Hafen von Antwerpen – zählt mit rund 400 Metern Länge und einer Kapazität von 19.462 TEU momentan zu den absolut größten Containerschiffen der Welt und fährt unter der Billigflagge von Liberia.

FOTO: ALF VAN BEEM / WIKIMEDIA COMMONS

Kasten 1

Was wir wollen

Im internationalen Güterverkehr, vor allem auch in der Seeschifffahrt, sollen faire, sichere und verlässliche Arbeitsverhältnisse gelten.

Wettbewerb darf nicht darüber ausgetragen werden, wer Löhne und Arbeitsbedingungen am weitesten absenkt.

Sozialstandards, Tarifrecht, Arbeitsschutz und das Recht auf gewerkschaftliche Vertretung müssen entlang der gesamten Lieferkette gelten und für alle Arbeiten, die zu den Voraussetzungen des Transportsektors gehören; dazu zählen auch Bau und Abwracken der Schiffe.

Alle Bereiche des internationalen Transports und Handels müssen transparent sein; die Einhaltung von gesetzlichen, tariflichen und vertraglichen Bedingungen muss überprüfbar und real vollstreckbar sein.

Kasten 2

Erste Bausteine eines „Fair-Shipping“-Siegels

Faire Waren müssen auf Schiffen transportiert werden, die

- einen ITF-Tarifvertrag oder einen anderen anerkannten Tarifvertrag haben;
- nicht unter Billigflagge (Flag of Convenience) fahren;
- eine betriebliche Vertretung der Besatzung haben und freie gewerkschaftliche Betätigung zulassen;
- deren Lebenslauf vom Bau bis zur Abwrackung lückenlos dokumentiert wird.

Faire Waren müssen von Reedereien transportiert werden,

- deren Schiffe nicht von der Port State Control oder anderen nationalen Autoritäten wegen Verstoßes gegen soziale, ökologische oder technische Normen festgehalten wurden;
- die durch transparente und überprüfbare Verfahren und Aktionspläne sicherstellen, dass die Arbeitsbedingungen an Bord ihrer Schiffe den gültigen internationalen Konventionen und den unterzeichneten Vereinbarungen entsprechen;
- die auf der „Responsible-Shipowners“-Liste der NGO Shipbreaking Platform stehen.

Faire Waren müssen von Transport-, Logistik- oder Importgesellschaften transportiert werden, die

- Transparenz über die gesamte Lieferkette der Güter ermöglichen;
- einen Teil ihrer Erträge in die Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Situation der Beschäftigten und ihrer Familien investieren – über die gesetzlichen und tariflichen Vorschriften hinaus und unter Beteiligung der Beschäftigten;
- einen Beitrag zur Verbesserung der lokalen Ökonomie und der sozialen Infrastruktur leisten.

in den Industrieländern spiegelt dagegen vor allem, dass eben nicht in technische Innovation und höhere Bildungsausgaben investiert wurde, sondern – weil’s bequemer ist und weil man es politisch durchsetzen konnte – Globalisierung für Tariffucht, Leiharbeit und attraktive Bedingungen fürs Finanzkapital benutzt wurde.

Freihandel und Protektionismus sind also weder Allheilmittel noch Teufelszeug. Beides sind vor allem Kampfbegriffe: Wer damit operiert, zielt meistens auf eine für ihn günstige Mischung aus Öffnung und Abschottung. Und es macht eben einen Unterschied, ob ökonomisch schwächere Länder die nachholende Entwicklung bestimmter Wirtschaftszweige durch Importschranken schützen, oder ob ein technologisch führendes Land wie die USA durch Protektionismus versucht, bestimmten Kapitalfraktionen die Mühsal zu ersparen, die lieben Gewinne in Innovation zu investieren statt lediglich einzustreichen. Der Zielpunkt für fortschrittliche Kampagnen ist ein fairer Weltmarkt. TTIP sollte Verbraucherstandards senken, gewerkschaftliche und kommunale Rechte aushebeln und eine Eigenjustiz der Konzerne einführen, die jedes Voranschreiten bei der sozial-ökologischen Regulierung blockiert hätte. Das war das Problem, nicht mehr oder weniger Marktöffnung.

Was das alles mit Fair Shipping zu tun hat? Viel.

Der extreme Druck auf die Arbeitsbedingungen in der Schifffahrt (und auf die Umweltbedingungen und die Geldbeutel der öffentlichen Hand) leitet sich nicht zuletzt aus einem extremen Preiskrieg ab, der seit Jahrzehnten tobt und seit 2009 / 2010 eskaliert. Er ist gleichermaßen betriebswirtschaftlich nachvollziehbar und gesellschaftlich irrwitzig. Die Rechnung geht so: Größere Schiffe, wenn sie denn ausgelastet sind, verringern die Transportkosten des einzelnen Transportguts. Also haben die großen Container-Reedereien immer größere neue Schiffe in Auftrag gegeben, unbeeindruckt von Krisen. Eine Folge war und ist die Konzentration, die Großen werden größer, andere verschwinden – die andere sind gigantische Überkapazitäten. Aktuell sind weltweit 5101 Vollcontainerschiffe mit einer Kapazität von 20,2 Millionen TEU im Einsatz und trotz der massiven aktuellen Krise stehen 289 weitere Schiffe (5,67 Prozent) mit 2,7 Millionen TEU (knapp 13,5 Prozent) in den Auftragsbüchern (3).

Damit der Preisvorteil der größeren Schiffe realisiert werden kann, müssen Häfen und Flüsse ausgebaggert und neue Riesenterminals gebaut werden – auf Kosten der Steuerzahler, versteht sich. Dafür wird mit aller Kraft Lobbyarbeit gemacht. Würde man all diese externen Zusatzkosten mit einpreisen – für den

Hafenausbau, die andauernden Vertiefungen, die Millionen Euro verschlingenden Unterhaltungsarbeiten, die Umweltzerstörungen usw. –, dann würden sich die neuen Riesenschiffe möglicherweise gar nicht lohnen. Macht aber nichts, weil: Die Kosten zahlt ja die Allgemeinheit.

Die zahlt auch für die Überkapazitäten, den zerstörerischen Preiskrieg und den fortschreitenden Konzentrationsprozess, nicht nur über die reichhaltigen Subventionen für die Reeder, sondern beispielsweise auch, wenn sie Banken vor den Folgen gescheiterter Schiffsspekulationen retten muss. Innovativ ist an der Idee, die Schiffe immer noch ein bisschen größer zu machen, nichts. Am Ende werden einige wenige Reedereien beziehungsweise Allianzen übrigbleiben, die dann eine profitable Quasi-Monopolstellung haben werden. Bis dahin geht es darum, wer länger durchhält, obwohl die Frachtraten teilweise unterhalb der Durchführungskosten liegen. „Death by overcapacity“ (4) ist die Waffe der Wahl, mit der die großen Reedereien die kleineren fressen.

Dasselbe findet derzeit auch im landseitigen Logistiksektor statt. Wer unter die Räder der ebenfalls immer größer werdenden Lkw und Waggons kommt, sind – außer der Bevölkerung – die Beschäftigten. Wenn es eng wird auf dem Markt, liegt unfairer Wettbewerb besonders nahe. Auch wenn der Anteil der Lohnkosten an den Transportkosten schon relativ gering ist: Senken geht immer.

Ob das Instrument „Ladungslenkung“ in der Schifffahrt eine Alternative sein könnte, darüber wurde auf dem Februar-Treffen in der Bremer Seemannsmission länger diskutiert. 1975 legte die Handelsorganisation der UNO,

die UNCTAD, das Abkommen „Verhaltensregeln für Linienkonferenzen“ vor (Code of Conduct for Liner Conferences), das 1983 mit der nötigen Zahl an Unterzeichnerstaaten in Kraft trat (5). Eine „Liner Conference“ ist ein kartellartiger Zusammenschluss von Reedereien, die mit ihren Schiffen nach einem gemeinsamen Fahrplan bestimmte Linienverbindungen bedienen und sich dabei in der Höhe der Frachtrate absprechen.

Teil des Abkommens war die so genannte „40-40-20-Regel“: Im Seegüterverkehr zwischen zwei Ländern sollte das Transportaufkommen zu je 40 Prozent Schiffen der beiden betreffenden Handelsländer und zu maximal 20 Prozent Schiffen anderer Länder (cross traders) vorbehalten sein. Die nationalen „Linienkonferenzen“ sollten offen sein, das heißt, auch bislang nicht teilnehmende Reedereien eines Landes hätten ein Recht auf Aufnahme in seine nationale „Linienkonferenz“.

Anlass war die Unzufriedenheit der Entwicklungsländer mit der Tatsache, dass sich die Frachtschifffahrt ganz überwiegend in der Hand der Industrieländer befand. Die Entwicklungsländer fühlten sich durch zu hohe Frachtraten diskriminiert, die ihre Exportprodukte verteuerten und ihre Exportchancen hemmten. Ebenso wollten sie einen garantierten Zugang zum lukrativen Seehandelsgeschäft erhalten.

Der „Code“ kam nie wirklich zum Einsatz. Nach und nach wurde er von der Wirklichkeit überholt. Die großen Frachtschiffe lassen sich heute nicht mehr 1:1 dem Güterverkehr zwischen einzelnen Ländern zuordnen, da sie Güter aus mehreren Ländern in mehrere Länder transportieren. Außerdem änderte sich

die Interessenlage. Die Industrieländer wechselten in den 1980er Jahren zu jener beschriebenen Politik, die Transportkosten massiv zu verbilligen – gipfelnd im heutigen Preiskrieg in der Güterverkehrsschifffahrt. China wurde selbst zu einer der wichtigsten Seetransportnationen. Die Versuche eigener Linienkonferenzen in einigen Entwicklungsländern scheiterten größtenteils. Innerhalb der großen Reederei-Allianzen bürgerte sich ein Verfahren ein, das Preisabsprachen überflüssig macht, weil die Reederei mit der bekanntermaßen günstigsten Kostensituation faktisch den Preis setzt, dem die anderen folgen (6). Ende der 1990er war der „Code“ so gut wie tot. Die EU beziehungsweise die EWG, die 1986 die „Linienkonferenzen“ noch ausdrücklich per „Gruppenfreigabe“ vom Kartellverbot ausgenommen hatte, schaffte diese Sonderregelung ab 2008 ab. Damit hören die Absprachen zwar nicht auf, aber es gibt keine formale Grundlage mehr, auf die man die „40-40-20-Regel“ anwenden könnte.

Uninteressant ist die ganze Idee aber dennoch nicht. Man könnte sich durchaus ein System vorstellen, bei dem die Zuständigkeit für Liniengüterverkehre auf dem Wege der Ausschreibung vergeben würde – so wie heute beim öffentlichen Personennahverkehr. Das wäre eine Handhabe, über Konzeptausschreibungen Kriterien wie Arbeitsbedingungen, Tarifbindung, Mindestlohn, Nachhaltigkeit und Transparenz direkt zu verankern. Der ruinöse Preiskrieg ließe sich so dämpfen und die enorme Macht der großen Reederei-Allianzen könnte eingedämmt werden.

Breiten Raum nahm auch auf dem zweiten „Fair-Shipping“-Treffen wieder die Frage des deutschen Flaggensystems ein, ein Dauerbrenner in der Runde. Verstößt doch ausgerechnet das paragaphengläubige Deutschland mit seiner Praxis des schrankenlosen Ausflaggens mit schöner Regelmäßigkeit gegen das geltende Rechtsprinzip der „echten Verbindung“ (genuine link) zwischen Schiff und Flaggenstaat. Dieses Prinzip ist gleich mehrfach international festgeschrieben. In Artikel 5 des 1958 abgeschlossenen und 1962 in Kraft getretenen „Internationalen Übereinkommens über die Hohe See“ (7) heißt es: „Jeder Staat legt die Bedingungen fest, unter denen er Schiffen seine Nationalität gewährt, sie registriert und ihnen das Recht einräumt, seine Flagge zu führen. Schiffe besitzen die Nationalität des Staates, dessen

Fischhändlerinnen im Senegal: Viele Kleinfischer in Westafrika würden gern mehr hochwertigen Fisch in die EU exportieren – bislang scheitert das unter anderem an Handelsschranken, aber auch an fehlendem Investitionskapital.

FOTO: KAI KASCHINSKI

Kasten 3

Was wir fordern

Das internationale System der Schiffsflaggen muss neu geregelt werden.

Schiffe müssen unter der Flagge (und den gesetzlichen und tariflichen Bestimmungen) des Landes fahren, in dem der Eigentümer beziehungsweise der wirtschaftliche Nutznießer (beneficial owner) wohnt.

Es muss ausgeschlossen werden, dass Reedereien Subventionen kassieren und ihre Schiffsbesatzungen trotzdem unterhalb nationaler Tarife bezahlen.

Die Kosten des globalen Transports und insbesondere der Seeschifffahrt müssen konsequent internalisiert, das heißt, von den Schiffsbetreibern bezahlt werden. Es dürfen nicht Profite privatisiert und Kosten zum Nachteil für Umwelt oder Gesellschaft auf die Allgemeinheit abgewälzt werden, so wie es derzeit beispielsweise durch das System der Mega-Schiffe geschieht.

Preiskrieg und Konzentrationsprozess im Schiffstransport- und im Logistikbereich müssen durch Anti-Dumping-Regeln beendet werden.

Bestehende Standards zu Arbeitsrechten, Arbeitsschutz und Mindestbesatzungen müssen in europäisches und nationales Recht umgesetzt und dadurch verbindlich gemacht werden.

Das bestehende unfaire Handelssystem (wie etwa eine erzwungene Marktöffnung für ökonomisch schwächere Länder oder willkürliche Marktabschottung auf Seiten ökonomisch stärkerer Länder) muss überwunden werden zugunsten eines Systems, das die Interessen der Länder des globalen Südens deutlich stärker berücksichtigt.

Die Länder des globalen Südens müssen dabei unterstützt werden, einen größeren Teil der Wertschöpfungskette ihrer Exportprodukte im eigenen Land zu realisieren.

Kasten 4

Wie es in 2019 weitergeht

25. Juni 2019:

Tag der Seeleute (Day of the Seafarer)

– Der Tag wird jährlich von der IMO begangen (International Maritime Organization). Das diesjährige Motto lautet „Gender Equality“. Der Anlass soll für Öffentlichkeitsarbeit zum Thema „Fair Shipping“ genutzt werden.

13-27. September 2019:

Faire Woche in Bremen

– Sie steht unter dem Motto „Geschlechtergerechtigkeit“.

Weitere Vorschläge sind sehr willkommen: Kontakt unter fairceans@waterkant.info



Flagge zu führen sie berechtigt sind. Zwischen dem Staat und dem Schiff muss eine echte Verbindung bestehen; insbesondere muss der Staat über die seine Flagge führenden Schiffe seine Hoheitsgewalt und seine Kontrolle in technischen, sozialen und Verwaltungsangelegenheiten tatsächlich ausüben.“

Und das Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen (UNCLOS) stellt in seinem Artikel 91 fest (8):

„Schiffe haben die Nationalität des Staates, dessen Flagge sie tragen dürfen. Es muss eine echte Verbindung zwischen dem Staat und dem Schiff bestehen.“

Die Verbindung zwischen den aktuell 2267 deutschen Schiffen unter fremder Flagge besteht aber in der Regel nur in einem Fetzen Stoff. Weil das rechtswidrig ist, wird die Erlaubnis zum Ausflaggen nur befristet erteilt – und ad infinitum verlängert. So fahren knapp 87 Prozent der deutschen Handelsflotte außerhalb deutscher Kontrolle und deutscher Tarife, genau genommen außerhalb jedweder Kontrolle und jedweder nationaler Tarife. Das besondere Ärgernis ist, dass die deutschen Reeder massive staatliche Subventionen kassieren, für deren Ausweitung sie wiederholt im so genannten „Maritimen Bündnis“ beziehungsweise gegenüber der Bundesregierung Rückflaggen unter Schwarzrotgold zugesagt hatten. Aber die Subventionen kassieren und trotzdem weiter unter Billigflagge fahren, ist natürlich noch geiler.

Die internationale Rechtsauffassung hat sich dahingehend entwickelt, dass ausschlaggebend für die „echte Verbindung“ die Frage ist, wo letzten Endes die Profite hinfließen. Das Kriterium der „beneficial ownership“ (9) könnte benutzt werden, um auch Trickserien mit der Eigentümerschaft einen Strich durch die Rechnung zu machen – wenn beispielsweise europäische Reeder Joint Ventures mit afrikanischen Strohfirmen bilden, um als „afrikanische Unternehmen“ die EU-Fangquoten ignorieren und vor afrikanischer Küste fischen zu können.

Würde eine korrekte Anwendung des Flaggenrechts, ein Verbot der Ausflagung ohne „echte Verbindung“ – unter dem Gesichtspunkt des Fair Shipping höchst wünschenswert – zum Ruin der deutschen Handelsflotte führen? Wohl kaum. Die Subventionen zum Ausgleich unter anderem der höheren Lohnkosten fließen ja. Nur dass sie bislang von den Reedern ohne Gegenleistung kassiert werden.

Das Verhältnis von Fair Trade und Seeschifffahrt ist in vielerlei Hinsicht anders als für andere Bereiche des Fairen Handels: Eigentlich sollte dieser Begriff ja mehr bedeuten, als nur darauf zu bestehen, dass die gesetzlichen und tariflichen Bestimmungen eingehalten werden, die ohnehin gelten. In der Seeschifffahrt ist

**Kasten 5
Wer wir sind –
woran wir anknüpfen**

Bislang sind an der Fair-Shipping-Kampagne „Fair übers Meer!“ (in alphabetischer Reihenfolge) beteiligt:

- Bremer entwicklungspolitisches Netzwerk e. V. (BeN),
- das Bremer Informationszentrum für Menschenrechte und Entwicklung,
- die Deutsche Seemannsmission e. V.,
- das Projekt Fair Oceans im Verein für Internationalismus und Kommunikation und
- der Förderkreis WATERKANT e. V. als Herausgeber dieser Zeitschrift.

Zu unseren bisherigen inhaltlichen Anknüpfungspunkten zählen

- die Fairtrade-Standards von Transfair e. V.,
- die Billigflaggenkampagne der ITF,
- die ITF-NABU-BUND-WWF-Erklärung „Die versteckten Lasten der Container-Riesen“,
- die Kampagne „Fair Transport Europe“ sowie
- die Kampagne gegen TTIP und für fairen Handel.

Letzteres aber schon eine Errungenschaft, die eigens erkämpft werden muss. „Auch andere ArbeiterInnen und MigrantInnen führen ein hartes Leben. Aber sie haben Telefon und Internet. (...) Nur zwölf Prozent der Schiffsbelegschaften haben freien Internetzugang auf See, zwei Drittel haben überhaupt keinen. Handys funktionieren auch nicht. (...) Für skrupellose Arbeitgeber gibt es keinen besseren Ort auf der Welt“ (1).

Auf absehbare Zeit dürfte es in der Seeschifffahrt auch keine ArbeiterInnen-Kooperativen

geben, die man durch einen fairen Aufschlag unterstützen könnte. Dennoch muss das Prinzip, dass fair mehr ist als bloß legal, auch für das Fair Shipping durchdacht und angewendet werden.

Wie soll es weitergehen mit der Kampagne? Geplant ist ein zweigleisiges Vorgehen. Zum einen soll die Verständigung vorangetrieben werden, wie die Kriterien für ein Fair-Shipping-Siegel aussehen müssten (siehe Kasten 2) – damit klar ist, wann faire Produkte auch als „fair verschifft“ gelten können. Zum anderen soll die Diskussion über die grundsätzlichen Themen geführt werden, wie fairer Handel und fairer Transport in einer globalisierten Welt aussehen sollen. Damit soll auch die Verbindung zu anderen Kampagnen und Ansätzen verstärkt werden, an denen „Fair Shipping“ in der einen oder anderen Weise anknüpft.

Immer deutlicher wird: In einer Branche, in der Wettbewerb nur noch über Tricksen, Lohn- und Gigantomie ausgetragen wird, ist koordiniertes staatliches Handeln auf Basis internationaler Regeln dringend erforderlich. Wenn echte, technische Innovation als Luxus gilt, muss sie durch staatliche Intervention erzwungen werden. Zum Beispiel zugunsten des komplett und gefahrlos recycelbaren Schiffs, das die Praxis des unverantwortlichen „Shipbreaking“ aushebeln würde. Diskussionen darüber gab es in Norddeutschland schon in den 1980er Jahren, und konkrete Studien entstanden in den 1990ern in Bremen (10). Unter anderem die Zerschlagung des Vulkan als einem Zentrum dieser Debatten ließ die Umsetzung dann aber scheitern – beziehungsweise versanden. Es ist Zeit, solche Pläne für einen verantwortlichen Seetransport wieder auszugraben. ◀

ANMERKUNGEN:

1. George, Rose: „Container shipping – the secretive industry crucial to our existence“; in: „The Telegraph“ vom 6. September 2013; https://kurzlink.de/telegraph_06-09-13
2. <https://www.fairtransporteurope.de>
3. nach Top-100-Liste des Dienstes <http://www.alphaliner.com>, abgefragt am 13. März 2017
4. Merk, Olaf: „Rough Waters for Container Shipping“; in: OECD INSIGHTS vom 9. September 2016; https://kurzlink.de/oecd_09-09-16
5. <https://kurzlink.de/unctad-code>
6. Manders, Sanne: „A Game Theory Analysis of Ocean Carrier Competition“; in: FLEXPORt-Blog (ohne Datum); https://kurzlink.de/flexport_manders
7. https://kurzlink.de/uno_hohe-see
8. http://kurzlink.de/amtsblatt_unclos
9. UNCTAD: „Merchant fleet by country of beneficial ownership“; https://kurzlink.de/unctad_fleetstat
10. Ullrich, Peter; in: WATERKANT, Jg. 9, Heft 2 (Juni 1994), Seite 16 ff.

MARPOL, SOLAS, STCW, MLC: Internationale maritime Normen haben es in sich

Fortschritt oder Qualitätsabbau?

VON EIKE NARRINGA

Seeschifffahrt im Industriezeitalter war schon immer ein globales Geschäft, nur nannte man es nicht so. Die Seeverkehrswirtschaft war eher von Begriffen wie „Internationalität“ und „weltweit“ geprägt. Das hörte sich fortschrittlich und weltoffen an. Abgesehen von Schiffsunglücken schien sie wenig belastet, zumal die öffentliche Wahrnehmung dies in der Regel den besonderen Bedingungen auf See zuschob.

Regeln gab es kaum.

(Artikel aus: Waterkant 2018-2)

Die einzigen internationalen Übereinkommen von Bedeutung betrafen die Vorläufer heutiger Kollisionsverhütungsregeln. Die Welt der Schiffe war an ihrer Flagge, also in der Regel national ausgerichtet; in Deutschland beispielsweise durch die Seemannsordnung von 1872 und 1902. Viele Vorschriften aus diesen Gesetzen haben bis 2006 im Seemannsgesetz Bestand gehabt und sind noch heute ganz oder rudimentär in dem jetzt gültigen internationalen Seearbeitsübereinkommen (in Deutschland: Seearbeitsgesetz) erhalten. Parallel dazu wurden mit den nationalen Gewerkschaften Tarifverträge abgeschlossen, die sich immer an den Rahmen der Schifffahrts-Gesetzgebung orientierten.

Seit den 1960er Jahren erlangte – mit der Containerisierung der bis dahin üblichen Stückgutverladung – der Begriff der Globalisierung seine heutige Bedeutung. Der Slogan der Reeder: „Internationale Wirtschaft erfordert internationale Regeln“ führte zu einer bis dahin beispiellosen Veränderung der in Deutschland und Westeuropa geltenden Vorschriften. Etwa zeitgleich gewann die schon ältere Losbindung von der Nationalflagge, das so genannte Ausflaggen, bei den nun nicht mehr international, sondern global handelnden Reedereien an Popularität. In Europa waren hier ganz ohne Zweifel die griechischen Reeder die treibende Kraft. Es sollte aber noch zehn Jahre und mehr dauern, ehe die Weltgemeinschaft begann, auf Grund von gravierenden Ereignissen die regellose globale Seeschifffahrt mit internationalen Vereinbarungen ein wenig einzufangen. Vier davon seien hier beispielhaft vorgestellt – und auch bewertet.

- **MARPOL:** Das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships – MARPOL) wurde im November 1973 in der IMCO, der Vorläuferin der heutigen UN-Schifffahrtsorganisation IMO (International Maritime Organization) vereinbart. Es enthält in 20 Artikeln allgemeine Verpflichtungen der Vertragsstaaten sowie Verfahrenshinweise und grundsätzliche Regelungen, die alle verbindlich sind. Die wichtigsten Vorgaben sind in anfangs fünf, heute sechs so genannten Anlagen geregelt: Sie betreffen Meeresverschmutzungen durch Öl (I), schädliche flüssige Stoffe als Massengut (II), Schadstoffe in verpackter Form (III), Schiffsabwässer (IV), Schiffsmüll (V) sowie Luftverschmutzung durch Schiffe (VI). MARPOL wurde 1978 durch ein Zusatzprotokoll erweitert, dessen Hauptzweck – so wurde es damals von Experten und Medien gesehen – darin bestanden haben soll, sein Inkrafttreten hinauszuzögern: Anders als die Fassung von 1973 enthielt das Protokoll nämlich in seinem Artikel V eine Regelung zum Ratifizierungsverfahren. Mindestens 15 Staaten, die mindestens 50 Prozent der Welthandelstonnage stellten, mussten erst ihre entsprechenden Urkunden hinterlegen. Infolgedessen wurde so das weltweite Inkrafttreten von MARPOL auf 1983 verschoben. In den Folgejahren ist das Übereinkommen, insbesondere nach schweren Tankerunglücken, mehrfach überarbeitet und erneuert worden.
- **SOLAS:** Das Internationale Übereinkommen zum Schutze des menschlichen Lebens auf See (International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS) wurde im November 1974 bei der IMCO / IMO angenommen. Es gab insgesamt

Die Fotos zu diesem Beitrag dokumentieren Arbeit an Bord und auf See, sie stammen aus einer Sammlung der ILO anlässlich des Inkrafttretens der MLC. Fotos (7): International Labour Organization / flickr

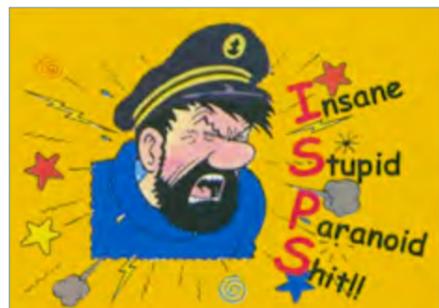


vier Vorläuferregelungen: Die erste, unmittelbar nach der „Titanic“-Katastrophe vereinbart, trat nie in Kraft, „blieb aber nicht ohne Wirkung auf den Schiffbau“ (1). Nach weiteren Fassungen von 1929 und 1948 wurde 1960 die vierte Version beschlossen, die 1965 in Kraft getreten ist. Für die aktuelle Fassung von 1974 wurde ebenfalls ein verzögernder Ratifizierungsschlüssel vereinbart: Nach Zustimmung von mindestens 25 Staaten mit 50 Prozent der Welthandelstonnage ist das Abkommen im Mai 1980 in Kraft getreten. Das Original von 1974 hat eine Reihe von so genannten „amendments“ (Zusatzprotokollen), die meist nach Schiffunglücken entstanden sind. SOLAS verlangt Minimumstandards bei Bau, Ausrüstung und Betrieb in Sachen Schiffssicherheit. Die heute geltende Fassung von SOLAS ist in 14 Kapitel gegliedert, die aber nicht alle auch für alle Schiffstypen oder -größen gelten. Nur „SOLAS V“ findet Anwendung auf alle Schiffe. In diesen Kapiteln sind vielfach spezielle Fachregelungen, so genannte Codes, hinterlegt.

- So verweist etwa Kapitel IV auf den GMDSS-Code (Global Maritime Distress and Safety System), der ein weltumspannendes Funkkommunikationsnetz für Sicherheits- und Seenotfälle bestimmt.
- Kapitel VII regelt der IMDG-Code (International Maritime Code for Dangerous Goods) zur Kennzeichnung gefährlicher Güter im Seeverkehr; Deutschland hat diesen Code mittels der GGV See, der Gefahrgutverordnung See, in nationales Recht umgesetzt.
- Kapitel IX ist dem ISM-Code gewidmet (International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention), der Details zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs regelt; 1993 verabschiedet, ist dieser Code seit 1998 Pflicht.
- Kapitel XI-2 schließlich behandelt den ISPS-Code (International Ship and Port Facility Security Code), den die USA der Weltgemeinschaft als Reaktion auf die Terroranschläge vom 11. September 2001 aufgezwingen

Britischer Cartoon, der plastisch deutlich macht, wie manche Seeleute die Abkürzungsbuchstaben des ISPS-Code übersetzen.

(aus: WATERKANT, 4 / 2005, S. 19)



haben. Der Code macht weltweit Häfen zum Sperrgebiet und benachteiligt vor allem Seeleute; der Hamburger Seemannsdiakon Jan Oltmanns schrieb seinerzeit in dieser Zeitschrift unter anderem: „Unter dem Deckmantel des ISPS-Code feiert vielfach die ‚gute‘ alte Fremdenfeindlichkeit nicht gerade fröhliche, aber um so massivere Urständ“ (2). Für die EU wurde der Code in der Verordnung (EG) 725 / 2004 umgesetzt.

- **STCW:** Das Internationale Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers – STCW) setzt Normen für die Ausbildung und die Erteilung von Befähigungszeugnissen sowie den Wachdienst von Seeleuten. STCW, eine UN-Konvention wie die vorgenannten, wurde 1978 von der IMCO / IMO verabschiedet. Auch hier findet sich ein Ratifizierungsschlüssel wie zuvor erläutert (25 / 50). In Kraft getreten ist das Abkommen am 28. April 1984. Umfangreichere Überarbeitungen gab es 1995 und 2010. Letztere wird nach dem Tagungsort „Manila Amendments“ genannt (3). Das Übereinkommen besteht aus einem verpflichtenden und einem empfehlenden Teil und soll international vergleichbare Standards in der Ausbildung von Seeleuten schaffen. So wurden unter anderem auch die vielen unterschiedlichen nationalen Befähigungsnachweise nach und nach vereinheitlicht. STCW gilt auf allen Handelsschiffen, deren Flaggenstaat das Übereinkommen ratifiziert hat, sowie auch auf allen anderen Schiffen, die einen Hafen oder das Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates anlaufen.
- **MLC:** Das Seearbeitsübereinkommen (Maritime Labour Convention – MLC) ist zwar auch eine UN-Konvention, allerdings nicht von der IMO, sondern von der in Genf ansässigen Internationalen Arbeits-Organisation

(International Labour Organization – ILO). Es wurde 2006 verabschiedet, trat aber erst im August 2013 in Kraft – in Deutschland sogar erst im August 2014. Das Abkommen weist nämlich komplexere Ratifizierungs-Vorschriften auf als die zuvor genannten Konventionen: Es galt ab 2013 zunächst nur in den 30 Staaten, die bis August 2012 ihre Urkunden bei der ILO hinterlegt hatten – 30 Staaten mit mehr als 33 Prozent der Welthandelstonnage. Weil aber die Bundesregierung ihre Ratifizierung erst im August 2013 beurkundet hatte, konnte die MLC hier erst ein Jahr später offiziell Gültigkeit erlangen (4). In dem Übereinkommen sind die vormals zahlreichen einzelnen Arbeitsschutzbestimmungen für Seeleute zusammengefasst. Das Übereinkommen hat zwei Codes, von denen der erste verbindlich ist und der zweite empfehlenden Charakter hat.

Wie sind nun diese Übereinkommen in Deutschland umgesetzt und wer kontrolliert sie?

- **MARPOL** ist von Deutschland ratifiziert und, soweit erforderlich, in der Verordnung über das umweltgerechte Verhalten in der Seeschifffahrt geregelt (5). Die Überwachung erfolgt durch die Dienststelle Seeschifffahrt in der Berufsgenossenschaft (BG) Verkehr, die Ahndung von Verstößen erfolgt durch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH).
- **SOLAS**, das Übereinkommen für einen sicheren Schiffsbetrieb, ist in verschiedenen nationalen Verordnungen verankert, auch durch eine EU-Richtlinie vorgegeben und wird ebenfalls überwacht von der BG-Dienststelle Seeschifffahrt. Umzusetzen sind die Vorschriften alleine von den Reedereien. Die Dienststelle Seeschifffahrt kann auditieren und zertifizieren, beraten und unterstützen. Die Kontrolle wird durch das Netz der Hafenstaatkontrollen vollzogen.



- **STCW** ist ebenfalls von Deutschland ratifiziert und in die nationalen Ausbildungsvorschriften wie etwa die Seeleute-Befähigungsverordnung (6) oder die Verordnung über die Berufsausbildung in der Seeschifffahrt (7) integriert und wird von den Fach- und Fachhochschulen in Ausbildungspläne umgesetzt. Die Kontrolle, die Anerkennung ausländischer Dokumente und die Erteilung von Befähigungszeugnissen erfolgen national durch das BSH. Ein weiteres Kontrollinstrument ist die European Maritime Safety Agency (EMSA), eine auf einer EU-Richtlinie basierende private Einrichtung mit Sitz in Lissabon, die beratend und kontrollierend für die EU in den Bereichen STCW, MARPOL und Schiffssicherheit tätig ist.
- **MLC** wurde teilweise von der EU in eine Sozialpartnervereinbarung übernommen, die sich in einer Richtlinie wiederfindet. Nach der zögerlichen Ratifizierung (siehe oben) in Deutschland hat der Bundestag das Seearbeitsübereinkommen im Seearbeitsgesetz umgesetzt. Dieses ersetzt damit das bis dahin gültige Seemannsgesetz. Weitere Regelungen des MLC finden sich in den Sozialgesetzbüchern der Bundesrepublik. Die BG-Dienststelle Seeschifffahrt stellt nach Prüfung ein Seearbeitszeugnis mit einer Laufzeit von fünf Jahren aus. Zwischen dem 2. und 3. Jahr erfolgt eine Überprüfung, ob die Vorschriften des MLC eingehalten werden. In einem weiteren Dokument, der Seearbeitskonformitätserklärung, wird im ersten Teil beschrieben, wie der Flaggenstaat MLC umgesetzt hat, im zweiten Teil muss der Reeder beschreiben, wie er die Einhaltung deutschen Rechts an Bord seines Schiffes sicherstellt. Kontrollen erfolgen weltweit über die Hafenstaatkontrollen.
- Zur internationalen Wirkung ist festzustellen: Alle vier Normen haben in den Flaggenstaaten, in denen bislang keine oder nur wenige seeschifffahrtsbezogene Normen existierten, so

etwas wie ein Regelwerk entstehen lassen, dem diese Flaggenstaaten sich grundsätzlich nicht entziehen können. Allerdings gilt für alle vier Normen auch, dass die Kontrolle ihrer Umsetzung und Einhaltung – gemessen etwa an hiesigen Standards – oftmals nicht umfangreich genug ist und qualitativ auch sehr unterschiedlich erfolgt. Schiffe können beispielsweise in Gebieten fahren, in denen sie quasi keiner Kontrolle unterworfen sind. Und alle vier Normen stellen nur Mindeststandards dar, die vielfach hinter die Standards traditioneller Schifffahrtsnationen weit zurückfallen – Ausnahmen gelten in der Sache für MARPOL und in der Standardqualität für griechische Reeder.

SOLAS zum Beispiel bedeutet nicht nur Fortschritt, sondern – insbesondere mit Blick auf die Billigflaggenstaaten – auch Stillstand. Fast alle Mindestanforderungen oder Erneuerungen/Erweiterungen der Standards gelten in ihrer Anwendung immer erst für nach Inkrafttreten gebaute Schiffe ausgerichtet, so dass der alte Standard noch 15-30 Jahre Bestand hat, obwohl neue Erkenntnisse und Notwendigkeiten eine vereinbarte Veränderung / Erweiterung der Standards erforderlich gemacht haben. Was beim Bau und der Konstruktion von Schiffen an Änderungen gefordert wird, scheint bei dieser Regelung noch verständlich; nicht aber bei der Ausrüstung und im Schiffsbetrieb. Beispielhaft sei hier erwähnt, dass Lanzen zum Penetrieren in Brand geratener Container zwar zu einer erfolgversprechenden Brandbekämpfung dringend notwendig, aber wegen der Fristenregelungen im SOLAS gerade für ältere Schiffe oft nicht verfügbar sind.

MARPOL ist wahrscheinlich die erfolgreichste und wirksamste Norm, wenngleich auch hier Kontrolle und Nachweis eines Verstoßes zu den Schwachstellen zählen. Wird tatsächlich ein Verursacher ermittelt, sind die Bußgelder angesichts der Schwere des Deliktes eher eine Farce. Die Durchschnittshöhe festgesetzter Bußgelder

betrug in Deutschland im Jahre 2014 ganze 395 Euro. Obwohl man davon ausgehen kann, dass die handelnden Verursacher von Umweldelikten dies nicht generell aus eigenem Antrieb durchführen, wird das Bußgeld in der Regel an der schwächsten Stelle der Bordhierarchie festgemacht: Die Heuer des in der Befehlskette am Ende stehenden Seemanns ist Maßstab für das Bußgeld.

Die Einführung von STCW im Jahre 1995 hat das Erkaufen von Befähigungszeugnissen beispielsweise in Panama oder Liberia erheblich erschwert – wenngleich nicht vollständig. Es sind auch Pseudo-Ausbildungsstätten insbesondere auf den Philippinen geschlossen worden. Aber weil man sich auch hier nur auf Mindeststandards einigen konnte, sind nationale Standards abgebaut worden – unter anderem auch deshalb, weil die angloamerikanische Ausbildungsphilosophie in der IMO als Maßstab gilt und nicht etwa Modelle wie die Duale Ausbildung, die in Deutschland beispielsweise für Schiffsmechaniker gilt. Um dieses national erprobte und von aller Welt gelobte Modell mit seiner dreijährigen Ausbildungszeit beibehalten zu können, mussten einerseits 2010 ein Ergänzungskapitel in STCW aufgenommen und andererseits kreative Änderungen an Ausbildungsinhalten und -zeiten vorgenommen werden: Weil sich kein Land eine längere Ausbildungsdauer als nach STCW-Mindeststandard vorgeschrieben erlauben kann, wird so ein Wettbewerb über die Qualität der seemannischen Dienstleistung, wie früher durchaus üblich, unterbunden. Was auf den ersten Blick in Zeiten der fast völligen Containerisierung einsichtig erscheinen mag, entpuppt sich bei genauerer Betrachtung als Trugschluss – denn so gehen Qualität und Knowhow über Bord.

Die zuletzt von allen hochgelobte Säule MLC bietet optisch für viele Seeleute weltweit eine Verbesserung ihrer Arbeits- und



Lebenssituation. Insbesondere im administrativen Bereich der Arbeitsvermittlung oder von Arbeitsverträgen sind außerhalb der westlichen Industrienationen Fortschritte erzielt worden. Als größte Errungenschaft wird gerne das Beschwerderecht der Seeleute angeführt: Dem Besatzungsmitglied wird das Recht der Beschwerde eingeräumt, wenn es sich vom Reeder/Kapitän oder einem anderen Besatzungsmitglied benachteiligt, ungerecht behandelt oder in sonstiger Weise beeinträchtigt fühlt. Die Vorschrift geht sogar über das frühere Beschwerderecht des Seemannsgesetzes hinaus. Der Haken an der Sache: Nicht nur Seeleute aus den so genannten „labour supplying countries“, sondern zunehmend auch europäische Besatzungsmitglieder sind beziehungsweise werden zunehmend mit Zeitverträgen angeheuert – und haben deshalb ein eminentes Interesse an ihrer Weiterbeschäftigung. Wer sich beschwert, hat aber schlechte Chancen, einen Folgevertrag zu bekommen.

Für deutsche Seeleute ist das im Seearbeitsgesetz aufgegangene MLC einerseits mit ganz wenigen Verbesserungen verbunden, etwa bei der Reisekostenerstattung, andererseits bringt es aber auch massive Verschlechterungen. So hat es die Reederlobby bei den Anhörungen zum Seearbeitsgesetz geschafft, eine Verschlechterung bei den Vorschriften über Höchstarbeitszeit und Mindestruhezeit durchzusetzen, die in Ausbildung an Bord befindlichen Studenten von der Rechtsgrundlage auszuschließen und durch eine neue Definition des Reederbegriffs Voraussetzungen zu schaffen, die die Chancen einer Betriebsratsgründung massiv verschlechtern. Besonders gravierend ist, dass bei Einführung des Seearbeitsgesetzes bis dato bestehende eigenständige Verordnungen durch Rechtsverordnungen oder Ermächtigungen ersetzt worden sind. Dadurch aber wurde die bislang selbstverständliche

parlamentarische Kontrolle bei der Änderung solcher Vorschriften ausgeschaltet: Nunmehr können – für alle Zeiten, wenn nichts geschieht – auch materielle Inhalte des MLC ohne Beratung und gegen den Willen Betroffener verändert werden, das Schlechterstellungsverbot der ILO-Verfassung wird auf diesem Umweg ausgehebelt.

Ein erstes Beispiel war die Änderung der Schiffsbesatzungsverordnung, mit der die Bundesregierung den Wünschen der Reederlobby entgegenkam: Unmittelbar nach Inkrafttreten des Seearbeitsgesetzes wurde die Vorschrift ohne parlamentarische Kontrolle geändert, die vorgeschriebene Anzahl europäischer Staatsbürger auf einem Schiff unter deutscher Flagge um eine Person reduziert und 2016 dann um weitere europäische Besatzungsmitglieder und den Schiffsmechaniker. Eine internationale Norm hat so letztlich als Grundlage dafür gedient, dass der von der EU gewollte Schutz des europäischen maritimen Know-how ausgehebelt worden ist.

Eine mögliche Weiterentwicklung aller vier Übereinkommen wird deshalb ganz im Sinne der Reeder immer nur zaghaft, mit zeitlich großen Verzögerungen und immer auf Mindestniveau, nie aber fortschrittlich stattfinden. Das Interesse der Beschäftigten in der Seeschifffahrt, auf der gesetzlichen Ebene Verbesserungen oder Veränderungen herbeizuführen, kann so selbst von starken Gewerkschaften kaum oder gar nicht umgesetzt werden. Ihnen bliebe nur der Weg über Tarifverträge, aber denen entziehen sich die Reeder durch staatlich gebilligte Flaggenflucht.

Insofern ist die internationale gesetzliche Normierung, wie sie hier an vier zentralen Säulen grob erläutert worden ist, zwar eine notwendige Antwort auf einen teilweise rechtsfreien Raum gewesen. Das hat zweifellos dazu beigetragen, nicht nur (Beispiel MARPOL)

verheerende Umweltpolitiken zu beschränken, sondern hat auch soziale Verwerfungen, Lohndumping und menschenverachtende Arbeitsverhältnisse hier und da erschwert. Es schuf aber gleichzeitig auch ein Instrumentarium, das eine Weiterentwicklung nur im Schnecken-tempo, abgekoppelt von den Verhältnissen im Arbeitsleben an Land, zulässt – ein Instrumentarium, das sich zudem vielfach einer demokratischen Kontrolle etwa durch gewählte Parlamente, die Änderungen beraten und entscheiden, entzieht. ◀

ANMERKUNGEN:

1. Sachverständigenrat für Umweltfragen: Umweltprobleme der Nordsee – Sondergutachten Juni 1980; Bundestagsdrucksache 9/0692 vom 24. Juli 1981.
2. Oltmanns, Jan: „Kriminalisiert und entwürdigt – Die Umsetzung des ISPS-Code terrorisiert die Seeleute“; in: WATERKANT, Jg. 20, Heft 4 (Dezember 2005), Seite 19 f.
3. https://kurzlink.de/imo_stcw
4. WATERKANT, Jg. 21, Heft 2 (Juni 2006), Seite 21 ff.; Jg. 27, Heft 4 (Dezember 2012), Seite 14 ff.; Jg. 29, Heft 2 (Juni 2014), Seite 18 f.
5. <https://kurzlink.de/see-umw-verh>
6. <https://kurzlink.de/see-bv>
7. <https://kurzlink.de/see-bav>

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“.

(Artikel aus: Waterkant 2017-2)

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

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



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

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.

FOTO: SOLIDARITY CENTER/JEANNE HALLACY – FLICKR

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 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 sklavereiähnlichen 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 Hilfslosigkeit, 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.



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 Migranten- 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 unregelmäßige 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 Besatzung 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 Fischverarbeitung 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 der

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: WATERKANT



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

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 Lobbykraft 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 Fischereindustrie 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 Organisations“, 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.



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

Da 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 Fischereindustrie 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, beschloss die 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 Fängern 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 Fischereindustrie 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 Fischereindustrie 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 ähnlicher 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 Anwerbemethoden, 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 missbraucht. 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 verbreitet 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:

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

Boomender Kreuzfahrt-Tourismus: Nachhaltigkeit sieht anders aus

Massenpassagierhaltung – auf ewig krisenfest?

VON KLAUS MEYER UND BURKHARD ILSCHNER

Wenn in Deutschland über Seeschifffahrt gesprochen wird, ist meist die Rede von der Containerbranche. Seit 2008 steckt sie in einer Krise, die sie selbst immer weiter forciert. Gier, Neid und immense Wertverluste, Subventionen, Missachtung sozialer und ökologischer Normen – der unerschütterliche Glaube an immer währendes Wachstum bröckelt an allen Ecken. Das führt zu der spannenden Frage: Kann sich das in der Kreuzschifffahrt wiederholen?

(Artikel aus: Waterkant 2017-2)

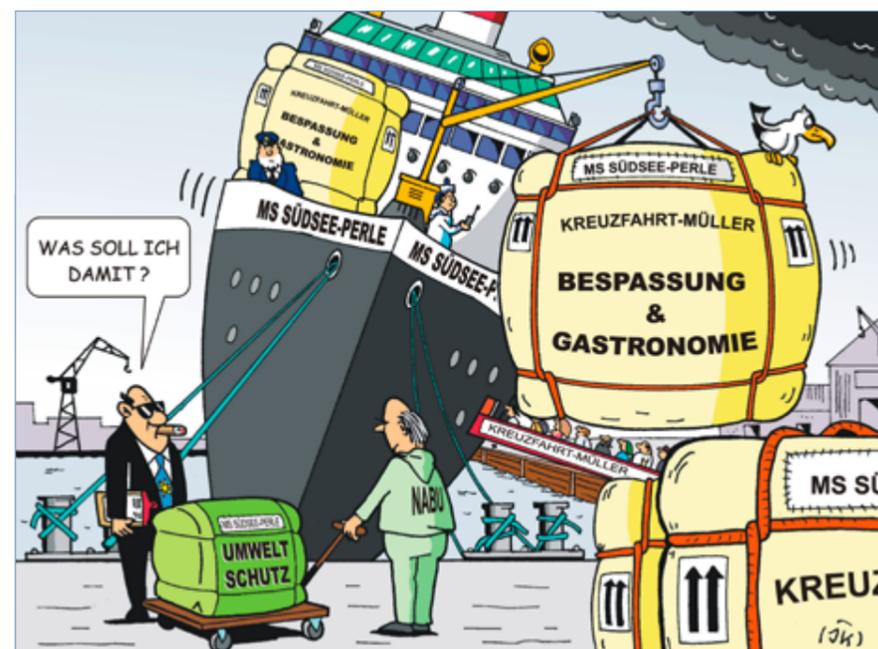
Seit Anfang der 1990er Jahre das Kreuzfahrtgeschäft richtig Fahrt aufnahm, hat es eine fulminante Entwicklung nicht nur in Europa und jenseits des Atlantiks genommen: Auch und gerade in Ostasien boomt das Geschäft. Mit vergleichendem Blick auf die Handelsschifffahrt gilt das Motto „Geschichte wiederholt sich doch“: In rasanten Schritten nimmt die Größe der Schiffe zu, denn nur wenn man Passagiere – ähnlich Containern – in immer größeren Mengen stapelt, kann man in Verbindung mit ausbeuterischen Beschäftigungsverhältnissen und Steuertricks Kosten senken und Profite optimieren. Wobei die Kombination aus Größenentwicklung und Kostensenkung natürlich einhergeht mit der Preissenkung für den einzelnen Touristen. Längst wurde das Kreuzfahrtgeschäft zu einem Angebot für alle Schichten und Altersklassen – vom Senioren-Kegelclub bis zur Jugendgruppenreise –, während die luxuriösere Variante für betuchteres Publikum nach wie vor auf kleineren Schiffen abgewickelt wird. Die Massenpassagierhaltung hat diese Urlaubsform für jedermann zugänglich gemacht, mittlerweile ist der Urlaub an Bord so billig, dass eine Dauerkabine weniger kostet als ein Platz in der Senioren-Residenz an Land. Und ganz offensichtlich glaubt das Gewerbe, dass es so weiter geht. Die Prognosen der Manager lassen keinen anderen Schluss zu. Offensichtlich hat man nichts aus den Fehlern und Erfahrungen unter anderem der Handelsschifffahrt gelernt. Wie ist es sonst zu erklären, dass die Branche, die seit den 1990er Jahren schon

knapp 200 Schiffe in Dienst gestellt hat, mittlerweile bis 2026 mehr als 75 weitere, immer größere Schiffe geordert hat (1)? Eine etwa gleiche Anzahl älterer, aber kleinerer Schiffe ist auch noch auf dem Markt. Der Online-Kreuzfahrt-Ratgeber „cruisetricks“ unterhält und pflegt eine aktuelle Liste der 25 jeweils größten Schiffe der Branche: Am hinteren Ende rangieren einige Schiffe der US-amerikanischen „Princess-Cruise“-Reederei, mehr als zehn Jahre alt, damals galten Passagierzahlen von rund 3000 als großartige Leistung. Momentaner Spitzenreiter indes ist die 2016 in Frankreich gebaute „Harmony of the Seas“ der „Royal Caribbean Cruises“ mit einer Länge von 362 Metern, die zwischen 5479 und maximal 6780 Passagiere (plus 2300 Beschäftigte) über die Meere schippert (2). Begeistert werden immer neue Rekorde gemeldet und die Branche als Motor für Wirtschaftswachstum und Impulsgeber für lokale Volkswirtschaften dargestellt. Ist das wirklich so?

Noch scheint die Nachfrage nach Kreuzfahrten den Verantwortlichen Recht zu geben – was auch damit zu tun hat, dass die Schattenseiten der Branche trotz aller Anstrengungen einzelner Organisationen oder Medien noch immer viel zu wenig wahrgenommen werden. Der nach eigenen Angaben weltgrößte Branchenverband „Cruise Lines International Association“ (CLIA) meldet für 2016 global 24,7 Millionen Passagiere und prognostiziert für das laufende Jahr 25,3 Millionen (3). Mit rund 11,5 Millionen pro Jahr stellen dabei US-Bürger den mit sehr weitem Abstand größten Anteil. Für den hiesigen Hochsee-Kreuzfahrt-Markt verkündete CLIA im März dieses Jahres, Deutschland sei mit 2,018 Millionen Passagieren und einem Wachstum von 11,3 Prozent in 2016 führend in Europa (gesamt 6,674 Millionen). Allerdings liegen die Deutschen damit nur noch auf dem dritten Platz, denn bereits im August vergangenen Jahres meldete der Branchenverband, im Jahre 2015 hätten auf dem asiatischen Markt 2,08 Millionen Passagiere gebucht, gegenüber 2014 ein Wachstum um 24 Prozent – aktuellere Zahlen sind momentan nicht verfügbar, nur dass in 2016 die Kapazität der in Ostasien verfügbaren Flotte auf 3,2 Millionen Plätze, 51 Prozent mehr als 2015, gestiegen sei. Und es ist bekannt, dass beträchtliche Teile der oben erwähnten Neubaufträge (4) für den asiatischen Markt bestimmt sind.

Dort wie hier wird kräftig die Werbetrommel gerührt. Um den Leuten das Gefühl zu geben, sie würden etwas verpassen, wenn sie keine

KARIKATUREN (3): JENS KRICKE / JOTKA



Kreuzfahrt buchen, wird für den Normalbürger unablässig die Spaß-, Erholungs- und Erlebniswelt schön gezeichnet. Das „Traumschiff“ ist seit Jahren auf ZDF-Abenteuerreise – und die ARD versucht seit 2010, mit der Serie „Verrückt nach Meer“ (bislang 220 Folgen in sechs Staffeln, die siebte ist in Arbeit) dem Mainzer Sender Paroli zu bieten. Alles paletti, keine Sorgen, immer Sonne, Palmenstrände usw. – wobei keiner der beiden öffentlich-rechtlichen Sender diese Beiträge etwa als Werbung kennzeichnet. Vor knapp zwei Jahren schrieb Christoph Spehr hier bezogen auf die Meyer Werft, sie sei „ganz nebenbei Deutschlands größter Theater-Bauer, niemand sonst hat so viele Theater gebaut in den vergangenen Jahren – weil Kreuzfahrtschiffe heutzutage jeweils mehrere Bühnen an Bord haben“ (5). Von Eislauf- und Go-kart-Bahnen sowie Jahrmarkts-Attraktionen auf den Oberdecks ganz zu schweigen: Irgendwie scheint jemand die Zeit angehalten zu haben, alles erinnert an das Jahr 1982, als Pop-sänger Markus sein „Ich will Spaß“ trällerte.

Für die Politik und Regionalwirtschaft wird ein anderes Bild gemalt, insbesondere der Arbeitsmarktaspekt und die Impulse für die lokale Geschäftswelt rund um die Kreuzfahrthäfen werden hervorgehoben: Seriös, zahlengetränkt – und unüberprüfbar. Kein Mensch kann belegbar angeben, wie viel Geld der Passagiere bei Landgängen im lokalen Einzelhandel und bei Dienstleistern hängen bleibt. Auch die Annahme, dass die Passagiere vor Antritt und nach Ende der Reise noch 1-2 Tage die Hotels im jeweiligen Hafen in Anspruch nehmen, ist Wunschdenken. Beobachtet man einen Tag, an dem ein Passagierwechsel stattfindet, sieht man eher Hektik und Eile, um zu Autos und Eisenbahn zu kommen.

Die angeblichen wirtschaftlichen Aspekte werden betont, um den Hafenstädten Gelder für die Verbesserung der Infrastruktur zu entlocken. So entstehen immer neue, nur einseitig nutzbare Hafenanlagen und weitere Infrastruktur, die schon beim ersten Rückgang von Passagierzahlen oder beim Wechsel der Reiserouten als schwer zu vermarktende Investitionsruinen zurückbleiben werden. Ob Kreuzfahrtschiffe angelockt werden sollen oder von sich aus versprechen, einen bestimmten Hafen pro Saison soundso oft anzulaufen, ist unerheblich – die Kommunen werden erpressbar.

Bei genauerer Betrachtung der Kreuzfahrtschiffe selbst stellt man fest, dass auf den Schiffen Beschäftigte deutscher Nationalität eine Minderheit darstellen, überwiegend handelt es sich um billige Arbeitskräfte aus Ostasien. Auch bei den landseitigen Jobs der Reedereien sind die von den Kreuzfahrtschiffen abhängigen Beschäftigten häufig nur Saisonarbeiter. Denn Kreuzfahrer sind Schönwetterfahrer. An Bremerhavens „Columbus Cruise Center“ beispielsweise währt die Saison von etwa Ende März bis Ende September (6), im übrigen Halbjahr laufen die Schiffe Häfen dort an, „wo die Sonne ist“. Und auch eventuelle Impulse für die lokale Volkswirtschaft sind allenfalls saisonabhängig und werden maßlos überschätzt angesichts der üblicherweise kurzen Liegezeiten. Bezogen auf den Arbeitsmarkt ist die Bilanz also alles andere als nachhaltig.

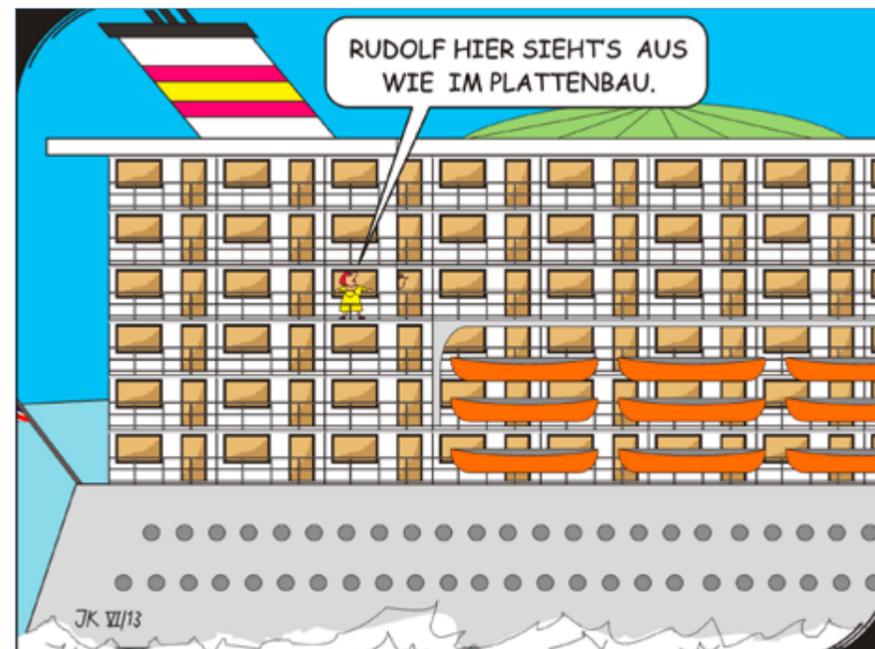
Aber auch sonst ist die schöne, heile Welt der Kreuzfahrten durchaus kritisch zu betrachten. In Norddeutschland währt der Streit um die Neubauten der Meyer Werft in Papenburg schon Jahrzehnte: Den verheerenden Eingriffen in die Natur der Emsregion stehen die direkten und indirekten Hilfen des Staates – für ein

liquides und profitables Unternehmen! – gegenüber. Trotzdem stehen Tausende fasziniert und jubelnd auf den Ems-Deichen, wenn ein Neubau überführt wird. Ausdocken und Überführen werden bewusst als Event inszeniert, um Gegner mundtot zu machen und das Verlangen nach Kreuzfahrt zu schüren.

Apropos Event: In Hamburg führt einerseits fast jedes Ein- oder Auslaufen eines Kreuzfahrtschiffes zu Massenaufläufen jubelnder und knipsender Menschen an den Landungsbrücken – während wenige Kilometer weiter die Wut brodelt, weil die Pötte ganz nahe an Wohnbebauung und Arbeitsplätzen vorbei ihre rußige Visitenkarte abgeben. Auch in vielen anderen Hafenstädten, die Ziel der schwimmenden „Bespäßungsbatterien“ sind – Venedig sei nur als eines von vielen Beispielen genannt –, macht sich Unwille breit: Über die Abgasemissionen, ihre Folgeschäden und auch über andere Umweltbelastungen – die riesigen Mengen Müll und Abwässer seien hier nur am Rande erwähnt. Zumal jedes Schöngerede der Branche über ihre angeblichen Umweltinvestitionen an der Wirklichkeit vorbei geht, wie jüngst das ARD-Magazin „plusminus“ eindrucksvoll belegen konnte (7).

Kreuzfahrtreedereien sind schon jetzt in der Situation, dass sie immer neue Ziele entwickeln müssen, um Passagiere auf ihre Schiffe zu lenken. Nur wer Anderes als alle anderen zu bieten hat, ist hip. Das zunehmende Eindringen auch in geschützte und sensible Gebiete (Arktis, Antarktis, Grönland, Amazonas) ist dabei nur ein Aspekt: Laut CLIA wächst das Segment der Abenteuerreisen und Expeditionskreuzfahrten „mit rekordverdächtigter Geschwindigkeit“, Reisen in die Antarktis etwa seien regelmäßig ausgebuht. Ein anderer: „Immer mehr Reedereien bieten private Inseln als Reiseziele an. 2017 werden Häfen auf insgesamt sieben Privatinseln von Kreuzfahrtunternehmen angelauten“ (8). Wohlgerückt: Solche Entwicklungen sind auch den Reisenden zuzuschreiben, die in der Gier nach Einmaligem ihre Marktmacht, derlei zu beeinflussen, ignorieren.

Keinesfalls fehlen darf ein kritischer Blick in die Unterwelt der Kreuzfahrtriesen. Weit unter Wasserlinie leben Menschen aus aller Herren Länder, die die Drecksarbeit verrichten, monatelang in Zellen, die man an Bord auch Kabinen nennt, die mehrfach belegt sind und etwa nach deutschem Tierschutzrecht für Hunde verboten wären. Die überwiegend unsichtbaren Lohnsklaven aus dem Unterdeck bedienen und verwöhnen die Gäste zu Bedingungen, bei denen die Damen und Herren auf dem Oberdeck sofort ihre Arbeitsstelle kündigen würden. Nur eine von Ruhetagen ununterbrochene Arbeit, die die einen zu Stundenlöhnen weit



unter dem Mindestlohngesetz leisten, ermöglicht den anderen preiswerten Spaß am Pool und in der Bar. Erst Anfang Juni hat der SPIEGEL-Redakteur Claus Hecking beispielhaft die Einkommensverhältnisse an Bord der TUI-Liner „Mein Schiff“ einigen weiteren Wirtschaftszahlen dieser Kreuzfahrer einschließlich Steuervorteilen durch Billigflagge in beachtlicher Akribie gegenübergestellt (9).

In der Masseneuphorie über tolle Kreuzfahrten in tolle Regionen wird über eines selten geredet: die persönliche Sicherheit an Bord. Gute Ausrüstung hin, gute Ausbildung her – jede Technik kann irgendwann versagen und wo Menschen arbeiten, werden Fehler gemacht, ob auf dem eigenen oder einem anderen Schiff. Eine Havarie ist nie auszuschließen – dass sie aber, wie im Falle der „Costa Concordia“, direkt neben einer Insel mit entsprechenden Rettungsmöglichkeiten geschieht, dürfte die Ausnahme bleiben.

Keine Reederei der Welt kann glaubhaft versprechen, dass auf Schiffen mit 3-4000 Passagieren und mehr als 1000-Mann Besatzung – oder weit mehr – alle gerettet werden können. Wer nach einer Kollision oder wegen eines Brandes das Schiff verlassen muss, braucht eine gute physische Konstitution – und Glück. Das babylonische Sprachgewirr an Bord, die Paniksituation, die unterschiedlichen körperlichen Fähigkeiten (auch Rollstuhlfahrer sind an Bord) und eine eventuell schlechte Wettersituation machen eine erfolgreiche Rettung aller unmöglich. Erst im vergangenen Jahr enthüllte etwa der Reisejournalist Wolfgang Gregor, in (beliebten) Billigflaggenstaaten wie Panama, Malta oder Liberia könne die IMO-Vorgabe, „wonach für alle Passagiere und Besatzungsmitglieder an Bord ein Platz in einem Rettungsboot zur

das besondere Ereignis einer Seefahrt erleben möchte: Es geht auch auf nachhaltige Art, Frachtschiffsreisen beispielsweise wären eine echte Alternative, nur sind die schwerlich so massentauglich wie die heutige Kreuzfahrtindustrie.

Bekanntlich setzt dort, wo Gier im Spiel ist, nicht nur das Denken leicht mal aus, auch Rücksicht und Aufrichtigkeit gehen dabei über Bord. Die Branche giert nach Umsatz und Profit, die Masse der Gäste giert nach Spaß egal auf wessen Kosten. Kreuzfahrt-Massentourismus ist in seiner Bilanz nicht fair gegenüber der Umwelt und nicht fair gegenüber den allermeisten Beschäftigten an Bord. Konzeptionelle Änderungen würden der Branche gut tun. Es sind bei genauer Betrachtung nur wenige große Konzerne, die den Markt unter sich aufteilen und die durch unterschiedliche Marken eine Vielfalt lediglich vorgaukeln. Sie wären in der Lage, den Trend zu „immer größer, immer mehr, immer billiger“ umzukehren – zugunsten der Qualität und Besonderheit des Produkts, zum Nutzen der Umwelt und zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord. Die Färöer-Inseln als Reiseziel zu meiden, weil dort Walfang betrieben wird, ist prinzipiell richtig und dennoch ein nur scheinheiliger Image-Trick: Walfang ist in der öffentlichen Meinung zumindest hierzulande negativ besetzt, deshalb kann man sich als Reiseveranstalter des Beifalls sicher sein. An den Arbeits- und Lebensbedingungen der philippinischen oder chinesischen Seeleute, Putzkräfte oder Dienstboten indes gibt es nichts zu beklatschen. ◀

Verfügung stehen müsse“, legal unterlaufen werden (10). Eine einzige große Katastrophe könnte das Kreuzfahrtgeschäft in eine Krisensituation befördern, in der AIDA-Cruises, TUI oder Hapag-Lloyd zu Bittstellern bei der Politik werden, wie man es aus anderen Branchen nicht nur der Schifffahrt kennt.

Viel zu wenige Menschen, die sich auf den schwimmenden „Bespäßungsbatterien“ unterhalten lassen, machen sich klar, dass selbst bei Ausbleiben von Katastrophen eine Kreuzfahrt kein „Besuch auf dem Ponyhof“ ist. Bei allem Verständnis für jeden, der einmal



ANMERKUNGEN:

1. https://kurzlink.de/s-und-k_neubauten
2. https://kurzlink.de/cruise_top25
3. Diese und weitere CLIA-Zahlen stammen aus verschiedenen Pressemitteilungen unter <http://www.cliadeutschland.de/presse/>
4. Der Aspekt „Schiffbau und Werften“ wurde in diesem Beitrag ausgeklammert.
5. WATERKANT, Jg. 30, Heft 3 (September 2015), S. 9 ff.)
6. <http://www.cruiseport.de/>
7. „plusminus“, Sendung vom 8. März 2017; https://kurzlink.de/ard-pm_2017-03-08
8. Link zu 3., Mitteilung vom 19. Dezember 2016
9. SPIEGEL ONLINE vom 1. Juni 2017; https://kurzlink.de/spiegel_2017-06-01
10. siehe WELT - N 24 vom 25. Oktober 2016; https://kurzlink.de/welt_2016-10-25

Ausbildung erhält keiner. Die Verweildauer auf den Abwrackstränden ist zu kurz, die Arbeit und das Werkzeug zu primitiv, die meist für ihr weiteres Leben schwer gekennzeichneten Wanderarbeiter ziehen zurück in ihre Heimat und arbeiten wieder in der Landwirtschaft. Eine gewerkschaftliche Organisation für bessere Entlohnung, qualifizierten Arbeits- und Gesundheitsschutz oder eine ordentliche Fach-Ausbildung kommt nicht zustande.

Die Bilder vom Golf von Bengalen erregten Aufsehen: Auf den Strand gefahrene Schiffe, die von Arbeitern ohne Schutzkleidung, barfuß und ohne sozialen Schutz bei Krankheiten und Todesfällen von Hand zerlegt wurden; Bilder von Unfällen und Verstümmelungen oder vom Verkauf offener Asbestflocken in Flechtkörben auf dem Markt von Mumbai schockierten die internationale Öffentlichkeit. Anfang der 1990er Jahre wurden erstmals Rufe nach Besserung laut. Unter dem Schlagzeilengewitter der 1980er über Giftmüllexporte aus Europa und Amerika in die Länder der Dritten Welt war 1989 bereits das Baseler „Übereinkommen über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung“ verabschiedet worden (8), dem bis heute 186 Staaten, darunter auch Indien und Bangladesch, beigetreten sind – die USA verweigern dies nach wie vor. Nach intensiver Lobbyarbeit von Umweltschutzorganisationen sowie Gewerkschaften wurde das Abkommen 2004 ergänzt um das Thema Schiffsabwracken, da an Bord dieser Schiffe regelmäßig relevante Anteile an von der Baseler Konvention geächteten Giftstoffen, wie beispielsweise Asbest, toxischen Farben und PCB, verarbeitet sind.

Aufgrund des Giftinventars beschäftigt sich die Internationale Arbeitsorganisation (ILO) – bis heute – unter anderem in Zusammenarbeit mit dem Sekretariat der Baseler Konvention und der UNEP mit den ausgedienten Schiffen und veröffentlichte diverse Reports sowie Technische Anleitungen zur Arbeitssicherheit beim Abwracken. Anfang 2018 wurde ein erneut überarbeiteter Entwurf des „Verhaltenskodex für Sicherheit und Gesundheit im Schiffbau und in der Schiffsreparatur“ veröffentlicht. Ende dieses Jahres soll er verabschiedet werden (9, 10, 11).

Um ein Unterlaufen der Baseler Konvention durch Einschaltung von „Cash-Buyers“ und Nutzung diverser Billigflaggen zu unterbinden, verabschiedete die UN-Schiffahrtsorganisation IMO im Jahre 2009 die Hongkong-Konvention. Es war ein Kompromiss zwischen den Ansprüchen der amerikanischen, europäischen und asiatischen Schiffahrts- und Industriationen und den Interessen von Indien, Pakistan und Bangladesch mit ihren Strandplätzen. Somit konnte sich das Abkommen nicht generell gegen das „Beaching“ aussprechen. Neben Dock-, Slip- oder Kai-Anlagen klassifiziert es die bengalischen Strände als quasi „legale“ Orte für das Recycling von Schiffen – immerhin aber unter verschiedenen Bedingungen: Alle Schiffe müssen über ein Schadstoff-Inventar verfügen und jede Abwrack-Werft muss einen Recyclingplan für das jeweilige Alt-Schiff erstellen, um sowohl die Arbeiter als auch die Umwelt zu schützen.

Arbeiter in Jafrabad bei Chittagong beim Zerbrennen von Rohren: Dabei entstehen jede Menge schädlicher Rauchgase sowohl aus dem Rohrmaterial selbst als auch aus den Anheftungen im Inneren der Rohre.

FOTO: STÉPHANE M. GRUESO / WIKIMEDIA



Hehre Ziele: Weil von Anfang an absehbar war, dass die notwendige Ratifizierung und Implementierung der Hongkong-Konvention in nationale Vorschriften Jahrzehnte dauern könnte (und auch bis zum heutigen Tage noch nicht erfolgt ist), begann die Europäische Kommission unmittelbar nach dessen Verabschiedung, strengere Regelungen zu erarbeiten. Sie wollte so zur Ratifizierung der Hongkong-Konvention ermutigen und gleichzeitig sicherstellen, dass alle Schiffe, die europäischen Häfen anlaufen oder sich im Besitz europäischer Personen befinden, unabhängig von ihrer Flagge als Altschiffe nach strengen europäischen Standards des Arbeits-, Gesundheits-, und Umweltschutzes recycelt werden. „Beaching“ wird explizit ebenso ausgeschlossen wie das ungeschützte Freisetzen giftiger Stoffe beispielsweise durch Freifalldemontage ganzer Sektionen noch im empfindlichen Tidenbereich (12). Die Verordnung ist nach einem längeren Vorlauf mittlerweile verabschiedet und wird am 31. Dezember 2018 in Kraft treten. Eine Reihe von Anforderungen der Hongkong-Konvention wird durch diese Verordnung zu einem früheren Zeitpunkt in Kraft gesetzt.

Darüber hinaus wird eine Liste zugelassener Abwrackwerften aufgestellt, in denen Schiffe unter EU-Flagge zu verschrotten sind. Diese Einrichtungen müssen von einer unabhängigen Stelle zertifiziert und geprüft werden. Die Schiffsrecycling-Verordnung geht ferner über die Hongkong-Konvention hinaus, indem

strengere Normen für Recyclingeinrichtungen festgelegt und die nachgelagerte Abfallbehandlung sowie die Arbeitsrechte der Beschäftigten berücksichtigt werden (13).

Nach langen Diskussionen und Verhandlungen mit Reederverbänden, Schiffseigentümern, Klassifizierungsgesellschaften, Umweltschutzorganisationen, Gewerkschaften sowie Banken und Versicherungen über die Sinnhaftigkeit eines solchen Alleingangs legte die EU-Kommission im Dezember 2016 eine Liste europäischer Werften nach, um zu zeigen, dass es innerhalb Europas sehr wohl Anlagen gibt, die geeignet sind, Schiffe nach europäischen Umwelt- und Arbeitsschutzstandards ordnungsgemäß abzuwracken, die dabei gewonnenen Materialien zu recyceln und die giftigen Materialien – entsprechend der EU-Vorschriften – auf und durch entsprechende Anlagen zu entsorgen (14). Schiffsrecycler von außerhalb der EU, etwa aus China und der Türkei, können sich seit Anfang 2018 ebenfalls um eine Aufnahme in die EU-Liste bewerben, um nach einer genauen Prüfung eine Zulassung nach dieser Verordnung zu erhalten.

Die Bemühungen der EU sind lobenswert, die Sache hat allerdings einen ziemlich großen Haken. Es ist die Angst der Betreiber der bengalischen Abwrackstrände vor dem Zusammenbruch und damit vor Ausbleiben eines vor allem für Bangladesch unverzichtbaren Rohstoff-Inputs für die heimische Stahl- und Bauindustrie. Immerhin werden seit mehr als zwei Jahrzehnten jährlich hunderte Schiffe am bengalischen Golf verschrottet und fast vollständig in die heimische Wirtschaft recycelt.

Im April 2016 inspizierte die europäische Reedervereinigung ECSA ausgewählte Plätze an den asiatischen Stränden, die von der Hongkong-Konvention als „positiver Standard“ benannt worden waren. Die NGO „Shipbreaking Platform“ kritisiert den anschließend veröffentlichten Report aber als ungenügend, da er weder die nationalen Gewerkschaftsvertretungen befragt noch die vielen Todesfälle berücksichtigt und ansonsten mehr oder weniger die „Eigenbeschreibung“ der Betreiber übernommen habe (15).

Zu Tage trat diese schwelende Auseinandersetzung um „Standards“ auch wieder auf einem internationalen Schiffsrecycling-Kongress Anfang März dieses Jahres in Hamburg: Tradewind, eine Plattform zahlreicher asiatischer Schiffsrecycling-Gesellschaften, hatte die Branche ins edle „Kempinski“ geladen. Diskutiert wurde unter anderem, wie die Anforderungen der Hongkong-Konvention sowie der neuen EU-Verordnung zu bewältigen seien. Bereits im Vorfeld kam es zu einem Eklat, weil die Brüsseler NGO „Shipbreaking Platform“ kurzfristig ihre Teilnahme absagte. Anlass war das kurz vor dem Kongress bekannt gewordene Verlangen eines der ganz großen „Cash-Buyer“, des aus den USA stammenden, aber international agierenden Konzerns GMS, die „Plattform“ müsse „Behauptungen“ über die Zustände auf den Abwrackwerften in Indien, Pakistan und Bangladesch

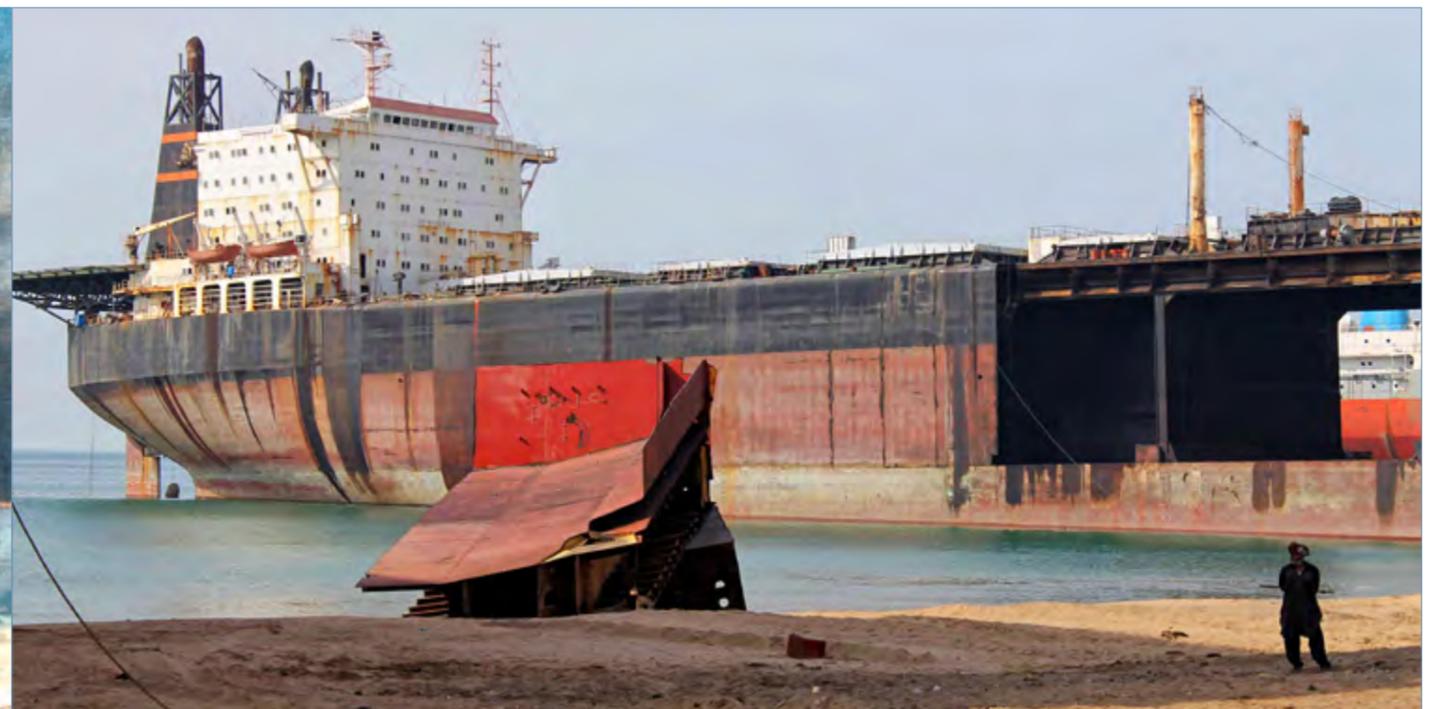
löschen, andernfalls würden rechtliche Schritte eingeleitet. Die Drohung geht zurück auf das GMS-Vorstandsmitglied Nikos Mikelis, der in seinem Vorleben als Sekretär der Schiffsrecycling-Kommission der IMO an der Erarbeitung der Hongkong-Konvention federführend mitgearbeitet hatte und seit einigen Jahren als einer der Hauptorganisatoren der Schiffsrecycling-Kongresse das große Wort für die Abwrackplätze am bengalischen Golf führt (16).

Einige Zahlen aus den vergangenen beiden Jahren zeigen, dass es um beträchtliche Interessen geht: 2016 haben deutsche Eigentümer (Reeder, Schiffahrtsfonds, Banken) 99 Schiffe abwracken lassen – 97 davon landeten auf den Strandplätzen von Pakistan, Bangladesch und Indien. 2017 ließen sie 53 Schiffe abwracken – und schickten 50 an den Golf von Bengalen. 2016 wurden aus Griechenland 104 von 113 Schiffen dort „gestrandet“, 2017 waren es 51 von 51. Auch andere große Schiffahrtsnationen wie Südkorea oder Japan lassen ihre Altschiffe auf den Stränden abwracken. China recycelte 2016 etwa 40 Prozent seiner Altschiffe auf chinesischen Werften mit Dock und Pieranlagen sowie Kränen, es besteht ein inländisches „Beaching“-Verbot (5, 17).

Nur ein ganz geringer Teil der Altschiffe aus Europa landete auf den nicht ausgelasteten europäischen Anlagen, meist kleinere Einheiten. Nur wenige Abwrackwerften auf der EU-Liste

Weitere Fotos vom Strand der Gadani Ship Breaking Yard, wo Massengutfrachter und andere Schiffe reihenweise abgewrackt werden. Ohne technische Hilfsmittel müssen die Arbeiter die viele Tonnen schweren Segmente auf und über den Strand bewegen.

FOTOS: WIKIMEDIA COMMONS / SHIPBREAKING PLATFORM



sind in Bezug auf Fahrtiefen und Anlagengröße überhaupt in der Lage, Schiffe von mehr als 200 Metern Länge anzunehmen und zu verarbeiten. Möglich ist dies lediglich in Gent, Bordeaux, Plouigneau (Bretagne), Klaipeda (Litauen) sowie Rotterdam. Längen von 300 und mehr Metern können nur Hartlepool / Cleveland und Belfast bewältigen. Zwar haben sich mittlerweile einige Abwrackwerften der EU zu einem Verbund zusammengeschlossen, aber Aufträge, um auch neu investieren zu können, gibt es kaum. Im Gegensatz zum Bargeld auf die Hand durch die „Cash-Buyer“ würde das Abwracken eines 250 Meter langen Bulklers, von Öl- und Produkt-tankern oder Containerschiffen in Europa kaum einen Gewinn abwerfen.

Die asiatischen Schiffsrecycler vom Golf von Bengalen kritisieren den europäischen Alleingang, der mit der Forderung nach einer sozial- und umweltverträglicheren Art des Schiffsrecyclings das Abwracken auf den bengalischen Stränden als „unzureichend“ disqualifiziert. Damit würde ein erheblicher Teil ihres Geschäftes unterbunden. (18). Die Reeder und Schiffsbesitzer befürchten, dass es kein gutes Geld mehr für die Alt-Schiffe gibt und sie möglicherweise sogar noch dazu bezahlen müssen, wenn sie ein Schiff zum Abwracken auf solche EU-Anlagen geben.

Allerdings hat die EU mittlerweile einen durchaus ernst zu nehmenden Finanzierungsvorschlag für das „Totengeld“ eines Altschiffs vorgelegt, eine „Ship-Recycling-Licence“, die bei jedem Hafenbesuch in einem EU-Hafen entrichtet werden muss, egal, welche Flagge das Schiff trägt: Das Geld soll sich dann für das

jeweilige Schiff, ähnlich einer Beerdigungsversicherung, ansammeln und auch bei Verkauf bei ihm verbleiben. Zusammen mit den Schadstoffkatastern, den Bauplänen sowie den technischen Spezifikationen wäre ein Paket geschnürt, welches dem letzten Betreiber quasi den Schrottwertverlust ersetzt, wenn er einer geeigneten Anlage das Abwracken übergibt (19).

Ein solcher „Fonds“ im Eigentum des Schiffes würde sicherlich manche Probleme lösen, doch bis solche Fonds eingerichtet und gefüllt sind, wird noch manche Zeit ins Land gehen. Gefragt ist daher eine rasche Lösung für die immer noch vorhandenen Defizite auf den drei Strandplätzen am bengalischen Golf, wenn die dortige Arbeit mitsamt ihrem Ergebnis als Rohstofflieferant für die heimische Wirtschaft erhalten bleiben soll. Erste Verbesserungen haben Investitionen aus verschiedenen Schiffahrtsländern einigen Abwrackfirmen in Indien, Pakistan und Bangladesh gebracht. So hat zum Beispiel Japan Indien einen Kredit von 76 Millionen US-Dollar gegeben, um den Standard von 70 Abwrackplätzen in Alang in den nächsten fünf Jahren an die Anforderungen zumindest der Hongkong-Konvention anzupassen. Geplant sind unter anderem Flächenversiegelungen mit Spill-Schutz, Verbesserungen der Verbrennungs- sowie Ölbehandlungsanlagen, Einführung mobiler Anlagen zur Dekontamination, die Errichtung von mobilen Krananlagen sowie Tank- und Strandsäuberungsanlagen. Ziel: Null Abfallemissionen ins Meer und die Küstenregion sowie das Stoppen selbst auch kleinerer Arbeits-Unfälle beim Recyceln von Tankern und anderen Schiffen. Ebenfalls geplant sind

Investitionen in Ausbildung und persönlichen Arbeitsschutz der Arbeitnehmer (20).

Trotz dieser Bemühungen zum Beispiel in Indien bleibt die momentane Kritik der Umwelt- und Arbeitsschützer bestehen: Immer noch würden zu wenig Anpassungen mitsamt wirksamer Kontrolle der nationalen Vorschriften für Umwelt- und Arbeitsschutz an bestehende Verordnungen und „good practice“ vorgenommen. Auch seien neben der Anerkennung des Rechts auf Organisierung der Arbeitnehmer die medizinische Infrastruktur für die Arbeiter (beispielsweise Krankenhäuser und Erste-Hilfe-Stationen auf den Yards der drei großen Industriezonen) ebenso unzureichend wie das soziale Netz von Berufsunfall-, Renten- und Krankenversicherungen. Gäbe es tatsächlich eine stärkere Vergabe zum Beispiel europäischer Altschiffe auf qualifiziertere Anlagen in Europa, der Türkei oder China, würde sich der Druck auf die bengalischen Strände erhöhen, um über eine Anhebung der „Standards“ im Geschäft bleiben zu können.

Die nächsten Jahre über 2020 hinaus (dann soll die EU-Verordnung vollends in Kraft treten) sind aber nicht nur eine Herausforderung für die Abwrackindustrie. Auch europäischer wie internationaler Schiffbau sowie die internationale Handelsschiffahrt selber sind gefordert. Gefragt sind recyclingfreundliches Design und ungiftige beziehungsweise weniger giftige Materialien sowie alternative Antriebe, die sich problemlos wiederverwerten oder als Metallschrott neu verhütten lassen. Gerade im Bereich superfester Stähle besteht vermehrt Gesundheitsgefahr beim Brennen, Schweißen und Schleifen.

Gefragt sind aber auch die großen Unternehmen, die Seefrachtdienste nutzen: Sie müssen ermutigt werden, ihre Waren nur noch auf solchen Schiffen zu befördern, für deren Ausmusterung verantwortungsvolle und unwiderfliche Vorkehrungen getroffen sind. Und nicht zuletzt gefordert sind die europäischen Metall-Gewerkschaften: Sie müssen ihre Mitglieder für die Idee gewinnen, nicht nur neue Schiffe zu bauen, sondern auch Altschiffe aus dem Bestand europäischer Schiffseigentümer hier in Europa umwelt- und sozialverträglich abzuwracken. Letztlich geht kein Weg vorbei an einer generellen Rücknahmeverpflichtung der jeweiligen Bauwerft, wenn die internationale Handelsschiffahrt sich tatsächlich das Siegel eines nachhaltigen und umweltfreundlichen Transportmittels umhängen möchte.

Hier liegt Diskussionsstoff genug für die europäische einschließlich der deutschen Schiffbaubranche (samt ihrer Arbeitnehmer und gewerkschaftlichen Interessensvertretungen): Indem sie in den 1970ern ihre eigene Technologie und ihr Know-how steuersubventioniert exportiert beziehungsweise in fernen Regionen mit eigenen Experten moderne Werften aufgebaut hat, schuf sie sich dort Billigkonkurrenz. Und das in einem Ausmaß, das sie selbst unter starken Druck geraten ließ und sie im Laufe der vergangenen 40 Jahre nicht nur lukrative Aufträge, sondern auch Unmengen hoch qualifizierte Arbeitsplätze gekostet hat. ◀



Schutzkleidung haben die Arbeiter auf den Abwrackstränden im Durcheinander von scharfkantigem Schrott, Gefahrstoffen und giftigen Abfällen nicht.

FOTO: SHIPBREAKING PLATFORM



ANMERKUNGEN:

1. A. P. Møller-Mærsk A/S: Sustainability Report, 2017; https://kurzlink.de/maersk_sr-2017
2. Shipbreaking Platform: „What a difference a flag makes – Why ship owners' responsibility to ensure sustainable ship recycling needs to go beyond flag state jurisdiction“; Brüssel, 2015; https://kurzlink.de/sp_report_2015-4
3. Die NGO „Shipbreaking Platform“ ist eine Lobbyorganisation, die sich für sozial- und umweltverträgliches Abwracken sowie Recyceln von Altschiffen einsetzt; <http://www.shipbreakingplatform.org>; siehe auch WATERKANT, Jg. 32, Heft 1 (März 2017), Seite 11 ff.
4. Marine Insight: „The Role Of A Cash Buyer in Ship Recycling“; https://kurzlink.de/mar-in_2017-10-09
5. Shipbreaking Platform: „List of ships dismantled worldwide in 2017“; https://kurzlink.de/sp_list-2017
6. AK „Andere Nützliche Produkte“ beim Bremer Vulkan: „Abwracken: Die dreckigste Arbeit der Welt“; Bremen, 1998; https://kurzlink.de/ak-vulkan_rb-99-1
7. Drewry Shipping Cons.: „Ship Scrapping, Locations, Activity, Price Trends and Problems“; London, 1996
dies.: „Ship Obsolescence and Scrapping. Problems and Perspectives in the 1990s“; London, 1992
dies.: „Ship Scrapping: New Developments 1983-85“; London, 1985
dies.: „Ship Scrapping“; London, 1983
8. „Baseler Übereinkommen über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung“; Stand: 1. Juni 2017; <https://kurzlink.de/basel-convent>
9. Secretariat of the Basel Convention: „Technical guidelines for the environmentally sound management of the full and partial dismantling of ships“; Basel, 2003; https://kurzlink.de/bas_tg-ships_2003
10. International Labour Organization: „Worker safety in the ship-breaking industries“; Genf, 2001; https://kurzlink.de/ilo_ship-2001
dies.: „Safety and health in shipbreaking – Guidelines for Asian countries and Turkey“; Genf, 2004; https://kurzlink.de/ilo_ship-2004
11. dies.: „Code of practice on safety and health in shipbuilding and ship repair – Revised edition“ Genf, 2018; https://kurzlink.de/ilo_ship-2018
12. Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 über das Recycling von Schiffen; https://kurzlink.de/eu-vo_1257-2013
13. EWSA: „Das Abwracken von Schiffen und die Recycling-Gesellschaft“; Stellungnahme vom 19. Oktober 2016; https://kurzlink.de/eu_2017_C-034_06
14. Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 (s. 12): „Liste der in der EU zugelassenen europäischen Abwrackwerften“; https://kurzlink.de/eu-vo_1257-2013-list
15. Shipbreaking Platform: „ECSA's Alang report turns a blind eye on problems of beaching method“; Erklärung vom 20. Juli 2016; https://kurzlink.de/sp-pr_2016-07-20
16. GMS Leadership: Pressemitteilung vom 14. Februar 2018; https://kurzlink.de/gms_2018-02-14
Shipbreaking Platform: Pressemitteilung vom 6. März 2018; https://kurzlink.de/sp_pr_2018-03-06
17. https://kurzlink.de/sp_annual-lists
18. Shipping Watch: „Cash buyer criticizes blacklisting: It's not realistic“; 2. Februar 2018; https://kurzlink.de/sh-w_2018-02-02
19. Ship Technology: „Can a new financial mechanism put an end to dangerous ship-breaking?“; 7. November 2017; https://kurzlink.de/sh-t_2017-11-07
20. Turkish Maritime: „Alang ship recycling yard to be upgraded with \$76 m Japanese loan“; 16. September 2017; https://kurzlink.de/tu-m_2017-09-16

Fair übers Meer! – Dies sind unsere Forderungen:

1. Nach internationalem Recht haben Schiffe die Flagge des Staates zu führen, in dem der nutznießende Eigentümer ansässig ist. Das Seerecht schreibt vor: „Zwischen dem Staat und dem Schiff muss eine echte Verbindung bestehen.“ Diese Norm muss endlich weltweit verbindlich werden.
2. Jedes Schiff muss eine tarifliche Vereinbarung mit einer Seeleutegewerkschaft seines Flaggenstaates abschließen. Solange es Billigflaggenschiffe gibt, muss wenigstens ein Tarifvertrag der ITF vorgewiesen werden können. Der ITF-Tarif als Mindeststandard darf auf keinem international fahrenden Schiff mehr unterschritten werden.
3. Im Kampf gegen Billigflaggen und schlechte Arbeitsbedingungen müssen die amtlichen Schiffskontrollen in den Häfen (Hafenstaatkontrolle) quantitativ ausgeweitet und qualitativ verschärft werden.
4. Um die Teilhabe der Länder des globalen Südens am internationalen Seetransport zu fördern, hat die Welthandels- und Entwicklungskonferenz der Vereinten Nationen (UNCTAD) schon vor vielen Jahren eine feste Verteilung des Ladungsaufkommens vorgeschlagen: Je 40 Prozent durch Schiffe des Export- und des Importlandes, 20 Prozent durch Dritte. Im Interesse eines gerechten Welthandels muss dieser UNCTAD-Kodex 40-40-20 politisch wieder aufgegriffen und vorangetrieben werden.
5. An Bord und in den Häfen muss für alle Beschäftigten der Gleichheitsgrundsatz „Gleicher Lohn für gleiche Arbeit“ gelten.
6. Der Transportweg eines Produkts muss transparent sein und auf allen Produkten oder in geeigneter Form öffentlich gemacht werden.
7. Alle am Seehandel teilnehmenden Nationen müssen ein ihrer Flottengröße entsprechendes Maß an nationaler Ausbildung und Beschäftigung auf Schiffen unter eigener Flagge gewährleisten, um das maritime Knowhow zu erhalten.
8. Die immer größer werdenden Schiffe – Ausdruck massiv betrieblicher Kostensenkung und verdrängenden Wettbewerbs – gefährden zunehmend die von ihnen angelaufenen Küsten- und Flussökosysteme.
9. Um die negativen Folgen der Seeschifffahrt für Klima und Meeresumwelt zu verringern, müssen Schiffe mit hochwertigen, schwefelarmen Kraftstoffen und umweltfreundlichen Antriebssystemen fahren und ihre Emissionen so weit wie technisch möglich verringern.
10. Die deutsche Politik soll sich auf internationaler Ebene für ein komplettes Verbot der Abfall- und Ölgemischentsorgung auf den Weltmeeren einsetzen. Weltweit, zumindest aber europaweit, ist allen einlaufenden Schiffen in den Häfen ein System zur verpflichtenden Abgabe von Abfällen jeder Art anzubieten. Auf allen Schiffen muss geeignete Zwischenlagerung ausrüstungspflichtig werden.
11. Das Abwracken von Schiffen muss unter ökologisch und sozial verantwortlichen Bedingungen stattfinden. Deutschland muss die Hongkong-Konvention ratifizieren und diesbezügliches EU-Recht umsetzen. Deutschland muss sich zur Einrichtung von Schiffsrecycling-Anlagen bekennen und die Reeder/Eigentümer verpflichten, diese zu nutzen.
12. Reedereien, die Schiffe ausmustern, werden aufgefordert, ihre jetzige Politik und Praxis hinsichtlich Verkauf und der Verschrottung zu überdenken. Handelsunternehmen müssen sicheres und sauberes Schiffsrecycling in ihre Pläne zur sozialen Verantwortung der Unternehmen integrieren.
13. Schiffe sollten künftig so gebaut werden, dass sie sich umwelt- und sozialverträglich betreiben, nutzen, zerlegen und recyceln lassen.

Der Faire Handel, die öffentliche Beschaffung sowie die Unternehmen mit staatlicher Beteiligung sollen im Rahmen ihrer Vorbildfunktion ihre Produkte nur noch von solchen Reedereien, Hafen- und Logistikunternehmen transportieren lassen, die nicht auf unstete Beschäftigung, Billigarbeitsplätze oder Leiharbeit setzen und die nach Tarif bezahlen.

Unser Aktionsbündnis besteht aus folgenden Organisationen:

Bremer entwicklungspolitisches Netzwerk
28195 Bremen, Breitenweg 25
+49 421 69 531 453
info@ben-bremen.de, www.ben-bremen.de

Bremer Informationszentrum für Menschenrechte und Entwicklung
28195 Bremen, Bahnhofplatz 13
+49 421 171 910
info@bizme.de, www.bizme.de

BUND Meeresschutzbüro
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V.
28203 Bremen, Am Dobben 44
+49 421 7900 232
nadja.ziebarth@bund.net, www.bund.net/meere

Deutsche Seemannsmission e.V.
28195 Bremen, Contrescarpe 10
Besuchereingang: Birkenstraße 34
+49 421 16384-52 (phone), +49 421 16384-20 (fax)
headoffice@seemannsmission.org
www.seemannsmission.org

Förderkreis Rettet die Elbe e. V.
22765 Hamburg, Nernstweg 22
+49 40 393 001
foerderkreis@rettet-die-elbe.de
www.rettet-die-elbe.de

Förderkreis WATERKANT e. V.
26736 Krummhörn-Loquard
Kirchringstraße 2/12
+49 4702 5210 523 (AB)
fairuebersmeer@waterkant.info
www.waterkant.info

Forum Umwelt und Entwicklung
10117 Berlin, Marienstraße 19-20
+49 30 678 177 574
info@forumue.de
www.forumue.de

Naturschutzbund Deutschland e. V.
Referat Verkehrspolitik – Sönke Diesener
10117 Berlin, Charitéstraße 3
+49 30 2849 841 630
soenke.diesener@nabu.de, www.nabu.de

Projekt Fair Oceans
Verein für Internationalismus und Kommunikation e.V.
28203 Bremen, Bernhardstraße 12
+49 152 295 170 04
fair-oceans@gmx.info, www.fair-oceans.info

ver.di Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft
Fachbereich Verkehr, Maritime Wirtschaft
Ansprechpartner: Peter Geitmann
10179 Berlin, Paula-Thiede-Ufer 10
+49 30 6956 2612
schifffahrt.buv@verdi.de,
http://verkehr.verdi.de/branchen/maritime-wirtschaft

Business Crime Control e.V.
– Geschäftsstelle –
63465 Maintal, Postfach 1575
+49 6181 47913 (fax)
BIG-Redaktion@businesscrime.de
http://bcc.businesscrime.de