

Die Umsetzung des ISPS-Code terrorisiert die Seeleute

Kriminalisiert und entwürdigt

Von Jan Oltmanns*

Seit dem 11. September 2001 haben sich die Arbeitsbedingungen für Seeleute merklich verändert, insbesondere, wenn sie aus muslimischen Ländern stammen: Die USA haben darauf gedrängt, die Sicherheitsstandards in den internationalen Häfen sowie an Bord von Schiffen mit mehr als 500 Bruttoregistertonnen zu verschärfen. Erfolgreich, denn schon Ende 2002 wurde der International Ship and Port Facility Security Code (ISPS) angenommen. Er ist seitdem Bestandteil der internationalen »Konvention zur Sicherheit von Leben auf See« (SOLAS) und seit dem 1. Juli 2004 verbindlich für Schiffe und Hafenanlagen (1).

Seitdem sind große Teile des Hafens zum Sperrgebiet geworden. Was das für die Seeleute bedeutet, zeigt sich beispielsweise im größten deutschen Seemannsclub, dem »DUCKDALBEN« in Hamburg-Waltershof, wo täglich mehr als 100 Gäste aus insgesamt 156 Ländern aufgenommen werden. Diese Seeleute gehören zu den Menschen, die am stärksten vom ISPS-Code betroffen sind. Sie stellen unter anderem fest, dass sie durch die – laut Behauptung der Initiatoren gegen den Terrorismus getroffenen – Maßnahmen in ihrer Bewegungsfreiheit in den ohnehin sehr kurzen Liegezeiten im Hafen zusätzlich eingeschränkt werden. Die Kontrollen sind denen an Flughäfen ähnlich, wobei allerdings diese nur durchlaufen werden müssen, wenn jemand in Urlaub fährt oder auf Geschäftsreise geht. Übertragen auf die Situation der Seeleute, kann sich aber jeder, der solche Flughafen-Checks schon erlebt hat, vorstellen, was es bedeutet, solche Kontrollen bei jedem Verlassen und Betreten der eigenen Wohnung und des Arbeitsplatzes wieder und wieder über sich ergehen lassen zu müssen.

Dadurch entsteht bei vielen der Seeleute das Gefühl, durch den ISPS-Code »kriminalisiert« zu werden. Uralte und tief sitzende Vorurteile gegenüber Seeleuten – denen kann man sowieso nicht trauen, die sind

heute hier und morgen schon wieder woanders – werden durch die »Antiterror«-Regelungen drastisch verschärft. Dabei erlebt man in keiner Menschengruppe eine so tiefgehende Sehnsucht nach friedlichem Zusammenleben wie gerade bei Seeleuten: Wer weit weg von Zuhause sein Geld hart verdienen muss, sehnt sich ganz besonders nach einer sicheren Umgebung für die Seinen, von denen er durch seine Arbeit getrennt ist und die er nicht schützen kann, wenn sie (durch was auch immer) bedroht werden.

Seemannsdiakon Roy Paul aus Liverpool hat es kürzlich einmal so formuliert: »Die Amerikaner brauchen auf der Welt nichts so sehr wie Freunde. Seeleute sind Freunde aller Landmenschen, sie leisten harte, entbehrungsreiche Arbeit, um den weltweiten Handel zu ermöglichen. Die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr treffen Seeleute besonders in den US-amerikanischen Häfen so hart, dass ich sehr bezweifle, dass sie damit Seeleute als Freunde behalten oder gewinnen können.« Aus Großbritannien übrigens stammt auch der hier abgebildete Cartoon, der plastisch deutlich macht, wie manche Seeleute die Buchstaben ISPS übersetzen: »Insane Stupid Paranoid Shit!« (= geisteskranker, blödsinniger, paranoider Scheiß!); andere Fahrensmänner sprechen schlicht von »IsPiss«.

Durch die Einführung des ISPS-Code hat sich auch die Arbeit in Seemannsclubs wie dem »DUCKDALBEN« grundlegend verändert. Die Diakone und Betreuer haben wesentlich weniger Zeit für ihre eigentlichen Aufgaben – den direkten Umgang mit den Menschen auf und von den Schiffen. Stattdessen schreiben und verschicken sie Listen von Mitarbeitern, beantragen Ausweise, Befahrerlaubnisse und Magnetkarten. Sie telefonieren hinter Wachleuten her, schreiben ständig neue Verfahrensanweisungen an Mitarbeiter (und Gäste), versuchen herauszufinden, warum Seeleute nicht oder nicht rechtzeitig an den vom Terminal vorgeschriebenen Übergabepunkten waren, scheuchen die eigenen Fahrer, weil Seeleute vom Fahrer des Hafengelände-Busses vor dem Terminal im Schneeregen stehen gelassen wurden.

Und dennoch hören sie auf ständig neuen Meetings von Leuten, die zwar persönlich mit den getroffenen Maßnahmen nicht einverstanden, aber durch die Umstände, die Amerikaner, die Vorgesetzten oder die Bestimmungen zu Maßnahmen gezwungen sind, immer wieder das Eine: Es sei doch hier im Hafen Hamburg bei weitem noch nicht so schlimm wie in Sonstwo.

Einige Beispiele sollen verdeutlichen, was der ISPS-Code im Alltag für die Seeleute bedeutet. »Terror-Abwehr« nach diesen Vorschriften heißt,

- dass Seeleute mit internationalem Mindestlohn gezwungen werden, sauteure Handy-Telefonate zu machen, weil ihnen der Weg zur nächsten, günstigen Telefonzelle mit Zäunen verstellt wurde;
- dass an Bord Sicherheitseinrichtungen unzugänglich verschlossen werden, weil die Staatssicherheit vor der Sicherheit der Menschen an Bord rangiert;
- dass von jedem Schiff ein Seemann weniger Gelegenheit zum Landgang

Kontrollen überall: Wachmann entlässt Seeleute von der Kaianlage zum Landgang.



ISPS und die Tricks der Reeder

Dass sich bestimmte deutsche Reeder von Medien, Politik und Verkehrsministerium als seriös und verantwortungsvoll feiern lassen, sich im Alltagsgeschäft aber ganz anders aufführen, ist man längst gewohnt. Dazu gehört beispielsweise auch, dass der Präsident des Verbands Deutscher Reeder (VDR), Frank Leonhardt, in der Öffentlichkeit für Rückflagung und mehr Ausbildung eintritt sowie die Tarifverträge zwischen VDR und Gewerkschaft verteidigt. In seiner eigenen Reederei Leonhardt & Blumberg hingegen will er von solchen Dingen nicht viel wissen, lässt drei Viertel seiner mehr als 44 Schiffe unter Billigflagge fahren, führt keine nennenswerte Ausbildung durch und zahlt seinen eigenen Seeleuten erst nach massivem, mehrmonatigem Druck einschließlich Boykottmaßnahmen durch die Seeleutegewerkschaft ITF die internationalen Mindestlöhne.

Ein besonders starkes Stück hat sich allerdings ein anderer deutscher Reeder aus dem niedersächsischen Buxtehude geleistet: Als Konsequenz aus immer mehr zunehmendem Papierkrieg – verursacht nicht zuletzt auch durch den ISPS-Code, über dessen Umsetzungs-Kosten die Reeder laut gezetert haben! – hat die NSB Niederelbe Schifffahrtsgesellschaft nach Presseberichten »den Posten des zusätzlichen 4. Offiziers geschaffen, der für die Einhaltung der Sicherheitsstandards garantieren soll«. Das klingt nach Personalaufstockung, ist aber keine:

Während des vom Warnemünder Schifffahrtsinstitut durchgeführten Kongresses » 11. Schifffahrtskolleg 2005« berichtete ein Teilnehmer dem erstaunten Plenum die ganze Wahrheit: Die Reederei stellt als 4. Offiziere Nautiker ein, deren Borderfahrgang auf zwei Praxis-Semester während des Studiums begrenzt ist. An Bord sollen sich die Neulinge – neben ihrer Alltagsarbeit – anhand eines Fernlehrgangs am Computer für ihre neue Aufgabe qualifizieren, die »Abschlussprüfung« nimmt der Kapitän des Schiffes ab. Das spart der Reederei Zeit und Geld, außerdem ist der Lehrgangserfolg garantiert – welcher Kapitän, der seinen Arbeitsplatz behalten will, lässt zu, dass seiner Reederei durch Nicht-Bestehen zusätzliche Kosten entstehen?

Und damit auch sonst alles möglichst billig ist, wird einer der übrigen Schiffsoffiziere auf der geduligten, vom »zusätzlichen« 4. Offizier geführten Besatzungsliste künftig als Schiffsmechaniker geführt. Das bedeutet für den Offizier keine Heuereinbußen, er bekommt weiter sein gewohntes Gehalt. Aber es lässt sich damit ein Besatzungsmitglied einsparen, so dass deren Gesamtzahl am Ende wieder gleich ist. Die Mindest-Anzahl der Offiziere ist nämlich im Schiffsbesatzungszeugnis festgeschrieben: Ein Offizier mehr, dafür einen anderen zum »Papier«-Matrosen« machen, den »echten« nach Hause schicken – schon stimmt die Rechnung von NSB wieder.

Dass bei manchen Reedereien nicht alles Gold ist, was glänzt, hat sich inzwischen bis ins zuständige Ministerium, das unter der neukoalierten Regierung inzwischen in »Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung« (BMVBS) umgetauft wurde, herumgesprochen. Die zögerliche Haltung des VDR-Präsidenten, die von ihm bereederten Schiffe ins deutsche Schiffsregister zurückzuführen, oder die mangelnde Bereitschaft mancher Reedereien, ihre Besatzungen für die zunehmenden Arbeiten aufzustocken beziehungsweise qualifiziert fortzubilden, werfen kein gutes Licht auf eine Branche, die auch künftig über die Tonnagesteuer weiter aus dem deutschen Staatshaushalt massiv subventioniert werden möchte. Nicht nur für die Seeleute wäre eine Bindung der Staatsgelder an eine Bezahlung nach dem geltenden deutschen Heuer-Tarifvertrag oder die Erhöhung der Besatzungsstärke eine Verbesserung – die Sicherheit würde sich durch ein Mehr an qualifizierten und motivierten Seeleuten deutlich erhöhen (siehe hierzu auch unsere neue Rubrik »düt un dat vunne Waterkant« auf Seite 35).

Klaus-Rüdiger Richter

pausen und Schlafenszeiten immer wieder gestört werden.

Zusätzlich erschwert wird den Seeleuten das Leben unter dem ISPS-Code auch durch – Überzeugungstäter: Da gibt es zum Beispiel Wachleute, die – froh, bei der hohen Arbeitslosigkeit doch noch einen, wenn auch schlecht bezahlten Job bekommen zu haben – so tun, als müssten sie die Sicherheit der Nation angesichts der massiven Bedrohung durch »Schlitzaugen und Dunkelhäutige« gewährleisten. Unter dem Deckmantel des ISPS-Code feiert vielfach die »gute« alte Fremdenfeindlichkeit nicht gerade fröhliche, aber um so massivere Urständ'.

Zugleich führt die mit dem ISPS-Code einhergehende Bürokratie, die Normaldenkende schier wahnsinnig machen kann, zu den absurdesten Situationen, nicht nur für Seeleute: Wenn etwa der Seemannsdiakon auf ein Schiff möchte (das Anforderungsfax der Schiffsführung liegt zum Glück vor), erhält er am Terminal im Tausch gegen seinen Personalausweis eine Besucherkarte, mit der er bis zur Gangway kommt. Dort allerdings lächelt man über die Plastikkarte des Hafensbetriebes und fordert – seinen Ausweis! Natürlich will weder der Seemann dem Diakon, noch der Seemannsdiakon dem Seemann irgendwelche Probleme machen, wohl dem, der sowohl Hosenträger (Personalausweis) als auch Gürtel (Pass) dabei hat. Die Einführung des ISPS-Code hat weltweit nicht nur dreistellige Millionenbeträge für fragwürdige Sicherheitsmaßnahmen, Zäune, »Personenvereinzelungsanlagen« (für Nicht-Fachleute: ein Drehkreuz), Videokameras und anderen Schnickschnack gekostet. Sie kostet auch ein weiteres Stück der Würde des schwächsten Gliedes im globalen Handel: der Seeleute. Und sie macht die Arbeit der Seemannsmission noch schwieriger – deren Motto schon vor ISPS nicht zu Unrecht lautete: »Support of seafarers dignity«, Unterstützung und Hafen für die Würde der Seeleute! ◀

Anmerkungen:

* der Autor ist Seemannsdiakon im größten deutschen Seemannsclub, dem »DUCKDALBEN« in Hamburg-Waltershof

1. siehe auch Janssen, Peer: Europa muss sich fügen? – USA erzwingen umfassende Anti-Terror-Maßnahmen in der Schifffahrt; in: WATERKANT, Heft 3 / 2003, Seite 28 ff. siehe auch Janssen, Peer: Wo bleibt der Widerstand gegen »Port Package II«? – Geplante EU-Hafenrichtlinie wird Unternehmer-Interessen angepasst; in: WATERKANT, Heft 2 / 2005, Seite 31.

hat, weil er seine Zeit im Hafen damit verbringen muss, Besucherlisten zu schreiben und Ausweise an Besucher zu verteilen, damit die Reederei Kosten für einen Bewachungsdienst spart;

- dass der Hafen zum Hochsicherheitsstrakt wird, in dem den Familienangehörigen von Seeleuten die kurze Zeit des Bordbesuchs bei Mann, Vater oder Freund durch Einlasskontrollen und andere Bürokratie-Hürden (Anmeldungsfrage, Identitätsnachweise usw.) noch mehr verkürzt wird;

- dass die Sicherheit von Hafenarbeitern und Seeleuten gefährdet wird, weil Sperrzäune so dicht an den Rand der Pier gebaut wurden, um den vorhandenen Platz für die Lagerung von Containern zu nutzen, dass den Menschen bei Eis und Glätte ständig ein Abrutschen ins Hafenbecken droht;
- dass trotz des europäischen Einigungsprozesses Seeleute in jedem Hafen Europas erneut zum Durchzählen und zur Gesichtskontrolle antreten müssen und dadurch in ihren wenigen Ruhe-