



Fair übers Meer!

Für menschenwürdige Arbeitsbedingungen
und
mehr Umweltschutz im Seeverkehr



Ohne Schifffahrt gäbe es kaum globalen Handel. Rund 90 Prozent des internationalen Güterverkehrs werden über See abgewickelt. Längst ist der Schiffsverkehr zu einem Schlüsselement der Globalisierung geworden. Knotenpunkte sind die großen Häfen, in denen die Waren – ganz überwiegend in Containern – umgeschlagen werden, um sie bis in den letzten Winkel des Erdballs zu verteilen. Rund 50.000 Handelsschiffe zählen zu diesem weltumspannenden Netz der Logistik.

An Bord dieser Schiffe treffen auf engstem Raum Menschen mit Waren, mit Schiffs- und Umwelttechnik im Zeichen der internationalen Arbeitsteilung zusammen. Ihre Situation an Bord spiegelt in kleinerem Maßstab die strukturellen Ungerechtigkeiten des Welthandels wider: Denn die Bedingungen, unter denen sie leben und arbeiten, sind alles andere als fair.



Ungleiche oder ungerechte Bezahlung der Besatzungen, schlechte oder gar menschenverachtende Arbeitsbedingungen, umweltschädlicher Schiffsbetrieb – in der Öffentlichkeit ist über diese und weitere Bedingungen wenig bekannt. Nur sie aber ermöglichen jenes extrem niedrige Niveau der Kosten für Transport und Verladung, das das „Globalisierung“ genannte ungerechte Welthandelssystem kennzeichnet.

Prägnantes Beispiel für diese Ungerechtigkeit auf See sind jene Schiffe, die unter so genannten „Billigflaggen“ fahren. Weltweit gelten derzeit die Nationalflaggen von 35 Staaten nach Definition der [Internationalen Transportarbeiter-Föderation \(ITF\)](#) als Billigflagge.



Grundsätzlich unterliegt jedes Schiff den Gesetzen des Staates, dessen Flagge es führt. Reeder haben aber die Möglichkeit, ihre Schiffe dort zu melden, wo es ihnen passt – die Billigflaggenstaaten bieten ihnen Vorteile, denn sie dulden Sozialdumping, unkontrollierte Arbeitsverhältnisse und unregelte Arbeitsbedingungen. Das System ist deshalb besonders verwerflich, weil die meisten Billigflaggenstaaten sich um die Verwaltung „ihrer“ Schiffsregister gar nicht kümmern, sondern diese Aufgabe gegen Gebühr an externe Kanzleien verhökern. Eine Liberia-Flagge bekommt man beispielsweise in Vienna im US-Bundesstaat Virginia, eine Antigua-Flagge sogar im nordwestdeutschen Oldenburg! Ist das Schiff „umgeflaggt“, gelten die Tariflöhne des Herkunftslandes nicht mehr. Und selbst die Mindeststandards der [Internationalen Arbeits-Organisation](#) oder der ITF werden 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.). Die Seeleute arbeiten meist befristet für etwa neun Monate ohne Feier- oder Ruhetage, Gesundheitsschutz oder Urlaubsanspruch haben sie nicht. Ihre Bezahlung ist oft willkürlich, viele erhalten gar keinen Lohn oder werden sogar versklavt. Aus Angst, ihren Job zu verlieren, erdulden sie menschenunwürdige Lebens- und Arbeitsbedingungen.

Auch die Folgen des Seeverkehrs für die Umwelt sind weltweit verheerend: Die Schiffe fahren mit einem Treibstoff, der an Land als Sonderabfall behandelt werden muss. Bis heute haben sie das

Recht, ihre Abfälle und Ölgemische in den Weltmeeren „über Bord“ zu entsorgen, nur für wenige Zonen gibt es Einschränkungen.

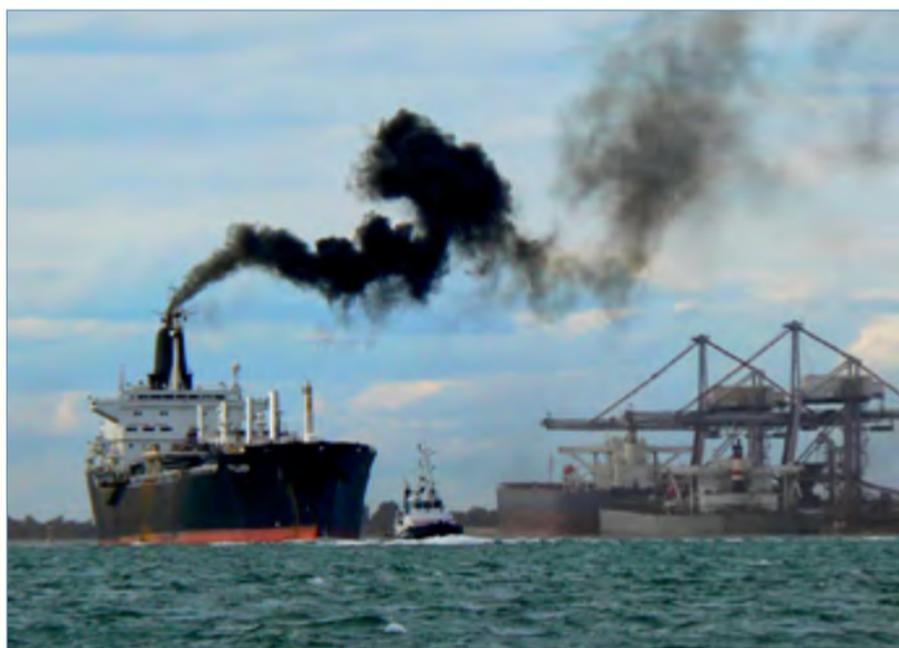
Ausgemusterte Schiffe werden in Pakistan, Indien oder Bangladesch abgewrackt. Das geschieht unter oft sklavereiähnlichen Bedingungen, häufig auch durch Kinder und Jugendliche. Nahezu alle Gefahrstoffe des Schiffes gelangen dabei ungehindert in die Umwelt.

Es ist an der Zeit, in der Gestaltung einer gerechten und umweltfreundlichen Weltwirtschaft auch den Seeverkehr und seine Bedingungen zu berücksichtigen. Die Situation von rund 1,2 Millionen Seeleuten darf nicht länger ausgeblendet werden. „Fair übers Meer“ – ein Bündnis aus Arbeitnehmervertretungen und Nichtregierungsorganisationen – stellt deshalb folgende Forderungen an die Verantwortlichen in Politik und Wirtschaft:

1. Nach internationalem Recht sollen Schiffe unter der Flagge des Staates fahren, in dem der nutznießende Eigentümer ansässig ist. Und es soll eine „echte Verbindung“ zwischen dem Schiff und seinem Flaggenstaat bestehen. Diese Normen müssen endlich weltweit verbindlich werden.
2. Jedes Schiff muss eine tarifliche Vereinbarung mit einer Seeleutengewerkschaft seines Flaggenstaates abschließen. Billigflaggenschiffe müssen wenigstens einen Tarifvertrag der ITF vorweisen 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.

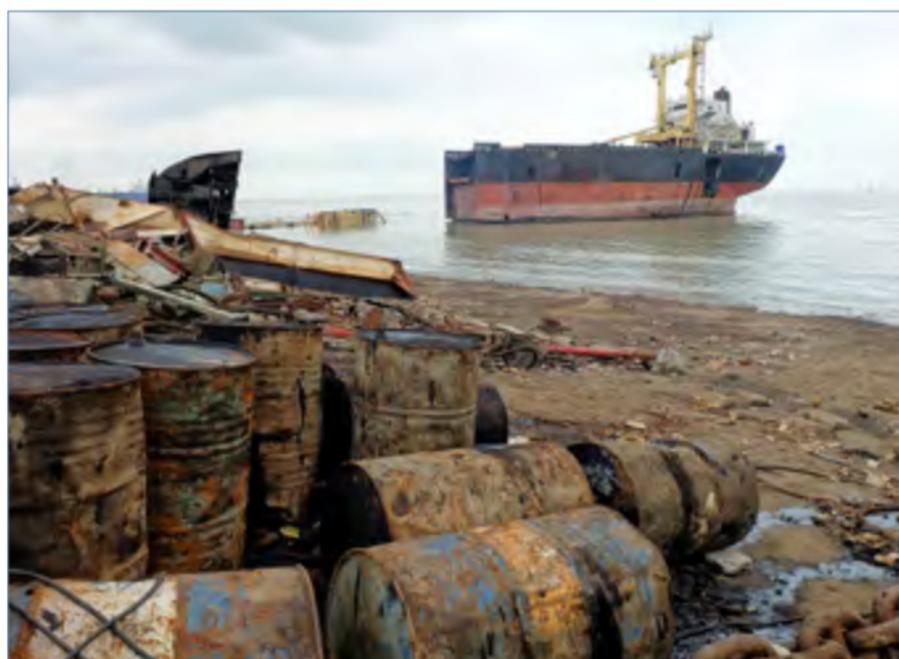


4. Um die Teilhabe der Länder des globalen Südens am internationalen Seetransport zu fördern, hat die Welthandels- und Entwicklungskonferenz der Vereinten Nationen (UNCTAD) schon vor vielen Jahren eine feste Verteilung des Ladungsaufkommens vorgeschlagen: Je 40 Prozent durch Schiffe des Export- und des Importlandes, 20 Prozent durch Dritte. Im Interesse einer globalen Fairness muss dieser UNCTAD-Kodex 40-40-20 politisch wieder aufgegriffen und vorangetrieben werden.
5. Allen Beschäftigten an Bord und in den Häfen muss unabhängig von ihrer Staatsangehörigkeit gleicher Lohn für gleiche Arbeit gezahlt werden.
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 betriebener Kostensenkung und verdrängenden Wettbewerbs – gefährden zunehmend die von ihnen anzulaufenden Küsten- und Flussökosysteme. Schiffe müssen sich den vorhandenen Zufahrtswegen zu den Häfen anpassen, nicht umgekehrt.
9. Um die negativen Folgen der Schifffahrt auf Umwelt, Klima und die menschliche Gesundheit zu vermindern, müssen Schiffe mit höherwertigen oder alternativen Kraftstoffen und Antrieben fahren und Systeme zur Abgasreinigung einsetzen. Ein generelles Schwerölverbot ist überfällig.



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. Um das Abwracken von Schiffen unter ökologischen und sozial verantwortlichen Rahmenbedingungen zu gewährleisten, muss Deutschland nicht nur selbst endlich die [Hongkong-Konvention](#) aus dem Jahre 2009 ratifizieren, sondern sich auch in der EU und international dafür einsetzen.
12. Handelsunternehmen sollen mit Reedereien arbeiten, die in der Positivliste der „[Shipbreaking Platform](#)“, der Liste verantwortungsbewusster Schiffseigner („list of responsible shipowners“), aufgeführt sind.
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 an Bord wie an Land oder Leiharbeit setzen und die nach Tarif bezahlen.



GLOSSAR:

Die **Internationale Transportarbeiter-Föderation (ITF)** – englisch: International Transport Workers' Federation – ist der internationale Zusammenschluss aller Transportarbeitergewerkschaften; für Deutschland ist die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) Mitglied der ITF. – <http://billigflaggenkampagne.de>

Die **Internationale Arbeits-Organisation** der Vereinten Nationen – englisch: International Labour Organization (ILO) – hat ihren Sitz in Genf und ist damit beauftragt, soziale Gerechtigkeit sowie Menschen- und Arbeitsrechte zu fördern.
<http://www.ilo.org/berlin/lang--de/index.htm>

Die **Hafenstaatkontrolle** – englisch: Port State Control (PSC) – ist ein international vereinbartes System, bei dem in einem Hafen Schiffe einer fremden Flagge durch staatliche Inspektoren auf Sicherheit, Besatzung, Ausrüstung und Qualifikation der Besatzung kontrolliert werden. – <http://www.deutsche-flagge.de>

Die **Hongkong-Konvention** ist eine im Mai 2009 in Hongkong von den Mitgliedsstaaten der IMO (Internationale Seeschiffahrts-Organisation der UNO) erzielte Vereinbarung über weltweite Verbesserungen für umweltfreundliches Recycling von Schiffen und für die Arbeitsbedingungen in den Abbruchbetrieben.
<https://de.wikipedia.org/wiki/Hongkong-Konvention> (deutsch);
<http://www.imo.org/fr/OurWork/Environment/ShipRecycling/Pages/Default.aspx> (englisch).

Die **Shipbreaking Platform** ist eine im Jahr 2005 gegründete NGO, die sich speziell den umweltrelevanten, arbeitsrechtlichen und humanitären Fragen des Abwrackgeschäfts widmet und dieses unter anderem statistisch erfasst.
<http://www.shipbreakingplatform.org/>

BILDNACHWEIS

Hasenpusch Photo Productions (2), Peter Andryszak (2) (www.peterandry.de), Burkhard Ilschner, Roberto Venturini (www.flickr.com), Pressedatenbank der Coast Guard / USA, NGO shipbreaking platform.



Es ist an der Zeit, in der Gestaltung einer gerechten und umweltfreundlichen Weltwirtschaft auch den Seeverkehr und seine Bedingungen zu berücksichtigen. Deshalb fordert die Kampagne

„Fair übers Meer!“

die Verantwortlichen in Politik und Wirtschaft auf, Fairness endlich auch im Handel über See zu verwirklichen. Nur ein breites zivilgesellschaftliches Bündnis mit Druck von unten kann das Gerangel um Billigflaggen und die Arbeitsbedingungen auf den Schiffen durchleuchten, aufdecken und verändern. Bitte, helfen Sie uns dabei. Damit alle endlich wissen, was hier los ist auf See und auch in den Häfen!

SIE wollen mehr wissen?

Fordern Sie doch einfach unsere Hintergrundbroschüren an – per Post, Telefon oder E-Mail.

Kontaktadresse des Bündnisses:

Förderkreis WATERKANT e. V.

26736 Krummhörn-Loquard , Kirchringstraße 2/12

+49 4702 5210 523 (AB)

fairuebersmeer@waterkant.info | www.waterkant.info



Waterkant

UMWELT • MENSCH • ARBEIT IN DER HANDELSSEKTOR WWW.WATERKANT.INFO



BeN

Bremer
entwicklungspolitisches
Netzwerk e.V.



Bremer Informationszentrum für
Menschenrechte und Entwicklung



FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

Bund für
Umwelt und
Naturschutz
Deutschland