



Fair übers Meer!

Für menschenwürdige Arbeitsbedingungen
und
mehr Umweltschutz im Seeverkehr

Version 2018



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 spiegelt sich auf engstem Raum wider, was die Globalisierung für die Menschen und die Umwelt ausmacht. Hier findet internationale Arbeitsteilung in extremer Form statt. Es sind größtenteils Menschen aus Entwicklungs- und Schwellenländern, die technisch aufwändige, teure Schiffe und immense Ladungswerte betreiben, warten und ans fremdbestimmte Ziel bringen. Diese strukturellen Vorgaben des Welthandels bringen Arbeits- und Lebensbedingungen mit sich, die alles andere als fair sind.



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 Kostenniveau für Transport und Verladung, welches das „Globalisierung“ genannte ungerechte Welthandelsystem 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 unter der Flagge zu führen, die ihnen passt – Billigflaggenstaaten bieten Vorteile u. a., indem sie Sozialdumping und unregelmäßige Arbeitsbedingungen dulden. Das Verwerfliche an diesem System ist, dass die Billigflaggenstaaten sich nicht selten um die Verwaltung „ihrer“ Schiffsregister gar nicht kümmern und die hoheitlichen Aufgaben an private Firmen übertragen. 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. Selbst 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 nicht immer die vereinbarte Heuer. Aus Angst, ihren Job zu verlieren, erdulden sie menschenunwürdige Lebens- und Arbeitsbedingungen sowie Repressionen.

Auch für die Umwelt sind die Folgen des Seeverkehrs weltweit verheerend: Die Schiffe fahren mit einem Treibstoff, der an Land als Sonderabfall behandelt werden muss und dessen Emissionen Gesundheit, Umwelt und Klima belasten. Bis heute dürfen Schiffe ihre Abfälle und Ölgemische in den Weltmeeren „über Bord“ entsorgen, nur für wenige Zonen gibt es Einschränkungen.

Ausgemusterte Schiffe werden überwiegend in Pakistan, Indien oder Bangladesch abgewrackt. Das geschieht, wie etwa die **Shipbreaking Platform** dokumentiert, unter oft sklaverei-ähnlichen 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 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 Seeleutengewerkschaft 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 Entwick-





lungskonferenz 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 betriebener Kostensenkung und verdrängenden Wettbewerbs – gefährden zunehmend die von ihnen angelaufenen Küsten- und Flussökosysteme. Schiffe müssen sich den vorhandenen Zufahrtswegen zu den Häfen anpassen, nicht umgekehrt.

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 verpflichten-

den 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 (siehe Glossar). 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.

14. 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.

Die Kampagne „Fair übers Meer!“ fordert 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 Billigflaggen und die Arbeitsbedingungen auf den Schiffen durchleuchten, aufdecken und verändern.



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 **Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF)** – englisch: European Transport Workers' Federation – wurde 1999 als europäischer Flügel der ITF gegründet und ist der Zusammenschluss aller Transportarbeitergewerkschaften in Europa mit Sitz in Brüssel. Sie vertritt die Arbeitnehmer der Sektoren Verkehr, Fischerei und des Tourismus. Neben der klaren Ausrichtung als Lobbyorganisation ist die ETF anerkannter Sozialpartner im europäischen Gesetzgebungsprozess.

<http://www.etf-europe.org/>

Im Januar 2015 hat die ETF in einem Manifest die Rückflaggung aller ausgeflaggten Schiffe europäischer Reeder/Eigner in nationale Erst-Register der EU vorgeschlagen.

<http://www.etf-europe.org/policypapers.cfm> (erstes Dokument)

Die **Internationale Arbeits-Organisation**, eine Unterorganisation der UNO – 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. Das System ist weltweit nicht flächendeckend.

<http://www.deutsche-flagge.de/de/psc>

In der **Hongkong-Konvention** vereinbarte die Internationale Seeschiffahrts-Organisation der UNO – englisch: International Maritime Organization (IMO) – im Mai 2009 in Hongkong weltweite Verbesserungen für umweltfreundliches Recycling von Schiffen und für die Arbeitsbedingungen in den Abbruchbetrieben. Die Konvention ist bis heute nicht ausreichend ratifiziert.

https://kurzlink.de/hk-conv_2009 (englisch)

In der EU-Verordnung Nr. 1257/2013 zum Schiffsabwracken wird die schnelle Ratifizierung der Hongkong-Konvention angemahnt, zugleich aber bis zu deren Inkrafttreten ein eigenes Reglement vereinbart.

https://kurzlink.de/eu-vo_1257-2013

Die **Shipbreaking Platform** ist eine im Jahr 2005 gegründete Nichtregierungsorganisation mit Sitz in Brüssel, die sich speziell den umweltrelevanten, arbeitsrechtlichen und humanitären Fragen des Abwrackgeschäfts widmet und dieses unter anderem statistisch erfasst.

<http://www.shipbreakingplatform.org/>

Sie wollen uns dabei helfen, wollen mehr wissen und selbst aktiv werden? – Gerne! Nehmen Sie bitte Kontakt zu uns auf, unterbreiten Sie Ihre Vorschläge oder erfragen Sie unsere, fordern Sie unser Hintergrundmaterial an, lassen Sie uns gemeinsam die Verhältnisse ändern.

Kontaktadresse des Bündnisses:

Förderkreis WATERKANT e. V. (v. i. S. d. P.)

D-26736 Krummhörn-Loquard, Kirchringstraße 2/12

Kontakt-Telefon: +49 4702 5210 523 (Anrufbeantw. 24/7)

Kontakt-E-Mail: fairuebersmeer@waterkant.info

Web: www.waterkant.info

BILDNACHWEIS

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

UNSERE BÜNDNISPARTNER UND FÖRDERER



Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland

