

Fair übers Meer?!

Ohne Seeleute geht nichts in den globalen Lieferketten – doch auf menschenwürdige Arbeitsbedingungen müssen viele weiter hoffen

TEXT Kathleen Schulze

Anfang des Jahres verging kaum eine Woche, in der nicht über das Schicksal der in Hamburg gestrandeten kiribatischen Seeleute berichtet wurde. Im Februar saßen mehr als 140 Besatzungsmitglieder aus dem kleinen Inselstaat Kiribati in der Jugendherberge in Hamburg-Horn fest. Viele von ihnen waren seit Monaten oder sogar seit mehr als einem Jahr nicht zu Hause, weil ihre Regierung sie aus Angst vor der Corona-Pandemie nicht einreisen lässt. Nach wie vor gibt es keine Klärung ihrer Situation und die Stimmung ist entsprechend schlecht. Die kiribatischen Seeleute vermissen ihre Familien und ihre Heimat. Die Ungewissheit, wann es ein Wiedersehen geben wird, belastet zusätzlich.¹

Im Dezember war es besonders schwer, denn die meisten Seeleute waren bereits das zweite Mal hintereinander an Weihnachten nicht zu Hause. Um diese Zeit trotzdem gut zu gestalten, feierte die Hamburger Seemannsmission an Heiligabend einen Gottesdienst mit Geschenken, Stollen und Musik: „Eine große Party mit traditionellen Tänzen und Gesang fiel wegen Corona natürlich aus, dennoch war es sehr berührend, mit den I-Kiribati zu feiern“, erzählt Matthias Ristau, Pastor im Seemannspfarramt der Nordkirche. Er kümmert sich mit seinen Kolleg*innen um die täglichen Belange, organisiert Ausflüge und ist Vermittler zwischen der Reederei und den Seeleuten.

Auch wenn es besonders erscheinen mag – das Schicksal der Männer aus Kiribati ist keine Ausnahme. Weltweit sitzen ca. 400 000 Seeleute fest, weil sie wegen der Corona-Pandemie nicht in ihre Heimatländer zurückkehren können. Die Schiffe dürfen einlaufen, die Waren sind willkommen, aber die Seeleute nicht. Sie bekommen keinen Landgang. Wegen der Hygienevorgaben an Bord und in den Häfen dauern Crewwechsel länger als sonst oder werden abgesagt, weil sie nicht in die eng getakteten Routenpläne der Reedereien passen. Seeleute müssen ihre Verträge verlängern, anstatt heimzukehren. Hinzu kommt, dass Regierungen auf der ganzen Welt internationale Flüge aussetzen, Grenzen und Flughäfen schließen und Reisebeschränkungen für ausländische Staatsangehörige verhängt haben.²

VIEL ZU LANGE AN BORD

Was das für die Seeleute bedeutet, hat Matthias Ristau in den letzten Monaten oft miterlebt. Einen Seemann aus Asien begleitete er digital bei seiner Odyssee: „Er bat um Unterstützung, weil er und seine Kollegen zu lange an Bord waren. In einem europäischen Hafen ist es gelungen, die Behörden zu einer Kontrolle zu bewegen. Mit dem Erfolg, dass zehn der elf betroffenen Seeleute von Bord gehen konnten – aber dieser eine, der sich gemeldet hatte, nicht. Er fuhr von Europa in Richtung Asien weiter und meldete sich regelmäßig von unterwegs, aufgrund der Zeitverschiebung oft zu nachtschlafender Zeit. Doch in keinem der Häfen, in denen er zwischenzeitlich war, gab es – trotz guter Kontakte zu den dortigen Seemannsmissionen – die Möglichkeit für einen weiteren Crewwechsel. Das war schwer auszuhalten, nicht nur für den Seemann. Erst als er zurück nach Europa kam, konnte er in den Niederlanden endlich abgelöst werden.“

Die monatelange, enorme physische und psychische Belastung für die Seeleute erhöht die Unfallgefahr an Bord und schadet der Gesundheit. Versicherungen bestätigen, dass es aktuell auf den Schiffen vermehrt zu Unfällen kommt. Seeleute, die zwischendurch in den Seemannsclub Duckdaiben in Hamburg kommen konnten, wirkten „wie durch den Wind, sie kauften dreimal das Gleiche oder ließen ihr Eis in der Sonne liegen, sodass es schmolz“, so Pastor Ristau.

Doch nicht nur während der Corona-Pandemie sind Seeleute schwierigen Bedingungen ausgesetzt. Das

¹ Vgl. <https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Verzweiflung-bei-gestrandeten-Seeleuten-in-Hamburg,seeleuter79.html>, letzter Aufruf: 09.02.21

² Vgl. Verband Deutscher Reeder – Deutsche Seeschifffahrt – Ausgabe 1. Quartal 2021, S. 18–22



Der Seemannsclub Duckdalben ist ein wichtiger und beliebter Anlaufpunkt im Hamburger Hafen. Der Blick in die Bar mit den Rettungsringen unter der Decke entstand vor den Corona-Einschränkungen.

Bündnis und die Kampagne „Fair übers Meer!“ engagieren sich schon seit 2017 für menschenwürdige Arbeitsbedingungen und mehr Umweltschutz im Seeverkehr. Das Bündnis aus derzeit zwölf Organisationen (u. a. Deutsche Seemannsmission, BUND, ver.di, Waterkant, Forum Fairer Handel) verfolgt das Ziel, eine breitere Öffentlichkeit dafür zu interessieren, wie es um die Seeschifffahrt bestellt ist. Die Kampagne fordert die Verantwortlichen in Politik und Wirtschaft auf, Fairness im globalen Handel für rund 50 000 Handelsschiffe und rund 1,2 Millionen Seeleute zu ermöglichen.³

SOZIALDUMPING UNTER BILLIGFLAGGEN

Für Seemannspastor Ristau und Propst Frie Bräsen, Vizepräsident der Deutschen Seemannsmission, geht es vor allem um das Meer und die Würde der Menschen, die dort leben und arbeiten – getreu dem Leitbild der Deutschen Seemannsmission „support of seafarers' dignity“. Ihr übergeordnetes Ziel bei „Fair übers Meer!“ ist die Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen der Seeleute – die trotz geltender Regelungen oft menschenunwürdig sind.

Jedes Schiff unterliegt den Gesetzen des Staates, dessen Flagge es führt, und damit auch entsprechenden Tarifen, Sicherheitsbestimmungen und Arbeitsbedingungen. Die meisten Schiffe sind ausgeflaggt, sodass an Bord nicht die Tariflöhne des Herkunftslandes oder die Mindeststandards der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO), sondern die Regeln des jeweiligen

Flaggenstaates gelten. Bei den sogenannten „Billigflaggenstaaten“ sind Sozialdumping, unkontrollierte Arbeitsverhältnisse und unregelmäßige Arbeitsbedingungen selbstverständlich, wodurch Reeder die eigenen Kosten senken können. Weltweit gelten derzeit die Nationalflaggen von 35 Staaten nach Definition der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) als Billigflagge, 56 Prozent des weltweiten Seehandels werden auf Billigflaggen-Schiffen abgewickelt.⁴ Konkret bedeutet das: Besatzungen, meistens aus Ländern des globalen Südens (China, Philippinen, Indien, Pakistan) oder aus Billiglohnländern Europas (Lettland, Ukraine, Kroatien u. a.) arbeiten befristet für etwa neun Monate ohne Feier- oder Ruhetage sowie ohne Gesundheitsschutz oder Urlaubsanspruch. Die Bezahlung schwankt, viele erhalten nicht die vereinbarte Heuer. Doch aus Angst, ihren Job zu verlieren, erdulden sie diese Lebens- und Arbeitsbedingungen.⁵

Um die Situation für die Seeleute zu verbessern, verabschiedete die ILO 2006 die Maritime Labour Convention (MLC), die 2013 auch von Deutschland ratifiziert wurde. Die Konvention definiert Mindestanforderungen für die Arbeit auf Schiffen und beinhaltet grundlegende Beschäftigungs- und Sozialrechte der Seeleute.⁶ Durch die MLC haben auch die Behörden vor Ort mehr Möglichkeiten einzugreifen, da alle Schiffe in den Häfen ratifizierender Staaten kontrolliert werden können, unabhängig von der Flagge, unter der sie fahren.⁷



Matthias Ristau, Seemannspastor der Nordkirche.

„Viele Reedereien kümmern sich um ihre Seeleute und fühlen sich deshalb zu Unrecht kritisiert. Es gibt aber eben auch die anderen. Bei der Frage der Ruhezeit ist vor allem in der Kreuzschifffahrt der Druck groß.“

Die Deutsche Seemannsmission sieht in der MLC einen ersten Erfolg auf dem Weg zu internationalen Standards. Doch sie will dabei nicht stehen bleiben, betont Vizepräsident Frie Bräsen, weitere Verbesserungen müssten folgen. Deshalb setzt sich die Deutsche Seemannsmission im Rahmen der Kampagne „Fair übers Meer!“ sowohl für die bessere Durchsetzung als auch für die Anhebung der weltweit geltenden Mindeststandards ein. Sie fordert etwa unbefristete Arbeitsverträge für die Seeleute mit klaren Aussagen zu ihren Rechten. Ein unbefristeter Vertrag garantiert eine Krankenversicherung auch während des Urlaubs, denn oft treten Krankheiten, deren Ursachen an Bord liegen (Arbeitsdruck, keine Ruhephasen, Lärm etc.), erst im Urlaub auf – wenn die Seeleute zu Hause sind und zur Ruhe kommen.

HOFFEN AUF FREIE TAGE UND LANDGANG

Auch bei Persönlichkeitsrechten und Datenschutz sieht die Seemannsmission Optimierungsbedarf: Arztberichte müssten vertraulich sein und der Arbeitgeber dürfe nur die für die Arbeit relevanten Informationen erhalten. Seeleute dürften nicht gezwungen werden zu unterschreiben, dass die ärztliche Schweigepflicht aufgehoben wird. Ebenso dürften Voice-Recorder-Aufzeichnungen auf der Brücke nicht mitgehört werden.

Eine weitere, wenn nicht sogar die wichtigste Forderung lautet „Menschenwürdige Bedingungen für Leben und Arbeit an Bord“. Dazu gehören u. a. eine ausreichende Mindestbesatzung, um die nötige Ruhe und freie Zeit zu garantieren, sowie ausreichende Ruhezeiten zur Vermeidung von Übermüdung und gesundheitlichen Schäden. Laut MLC sind bei einem 14-stündigen Arbeitstag aktuell zehn Stunden „Pause“ vorgesehen; sie dürfen in zwei Abschnitte unterteilt werden, wovon ein Abschnitt mindestens sechs Stunden lang sein muss. Selbst wenn diese Vorgaben eingehalten werden – was oft nicht der Fall ist –, bleiben nach Essen, Hygiene usw. maximal fünf Stunden Schlaf pro Tag am Stück. Das reicht auf Dauer nicht, mangelnde Konzentration durch Übermüdung und erhöhte Unfallgefahr an Bord sind die Folge.

Auch freie Tage oder regelmäßiger Landgang sind keine Selbstverständlichkeit, dabei wäre ein freier Tag pro Woche zur Erholung, möglichst mit Landgang, dringend notwendig. Die Aussage mancher Reedereien, die freien Tage könnten im Urlaub nachgeholt werden, ist für die Seemannsmission kein Argument, denn Ruhe und Erholung können nicht monatelang aufgespart werden. Außerdem ist Landgang als Ausgleich wichtig, vor allem, wenn Seeleute bis zu neun Monate an Bord sind.⁸

Die Forderungen sollen allerdings nicht den Eindruck vermitteln, dass es nur „schwarze Schafe“ gebe, so Seemannspastor Matthias Ristau: „Viele Reedereien setzen die MLC gut um, kümmern sich um ihre Seeleute und fühlen sich deshalb zu Unrecht kritisiert. Es gibt aber eben auch die anderen. Bei der Frage der Ruhezeit ist vor allem in der Kreuzschifffahrt der Druck groß.“

Um Verstöße gegen die MLC aufdecken zu können, ist die Deutsche Seemannsmission auf Informationen

⁸ Vgl. Broschüre „Fair übers Meer! Menschenwürdige Bedingungen für Leben und Arbeit der Seeleute“ der Deutschen Seemannsmission (gilt für den ganzen Absatz)

³ Vgl. <https://fair-uebersmeer.de/ueber-die-kampagne>, letzter Aufruf: 13.01.21

⁴ Vgl. https://waterkant.info/?page_id=5265, letzter Aufruf: 13.01.21

⁵ Vgl. <https://fairuebersmeer.de/ueber-die-kampagne>, letzter Aufruf: 13.01.21

⁶ Vgl. <https://seafarers-rights.org/introduction-to-the-maritime-labour-convention/>, letzter Aufruf: 10.02.21

⁷ Vgl. <http://www.ilo.org/berlin/presseinformationen/> WCMS_219684/lang-de/index.htm, letzter Aufruf: 09.02.21

Info

Die Deutsche Seemannsmission ist weltweit in mehr als 35 Hafenstädten aktiv. In Deutschland gibt es 13 Standorte, davon fünf im Gebiet der Nordkirche. Die Mitarbeitenden heißen Seeleute willkommen, bieten Zeit für Gespräche und gemeinsame Aktivitäten sowie praktische Hilfe und Orientierung in der Fremde. Weitere Informationen und Spendenmöglichkeiten unter www.seemannsmission.org. Weitere Infos zur Kampagne „Fair übers Meer!“ unter <https://fairuebersmeer.de>.

der Seeleute angewiesen. Diese können sich bei den zuständigen Behörden beschweren oder die Seemannsmission um Unterstützung bitten, auch sie ist offizielle Beschwerdestelle. Die Hürde ist hier oft geringer, auch wenn die Seemannsmission nur bei offensichtlichen Verstößen einen anonymen Tipp an die Hafenstaatskontrolle weitergeben kann. Wenn es zum Beispiel auf Schiffen derselben Reederei vermehrt zu Unfällen oder Krankheiten kommt, reicht manchmal ein Hinweis an die Behörde, damit die Logbücher etc. überprüft werden.

DIE ANGST, DEN JOB ZU VERLIEREN

Wenn aber nur ein einzelner Seemann betroffen ist, muss er seinen Mut zusammennehmen, um die Missstände bei den Behörden anzusprechen. Viele haben Angst, ihren Job zu verlieren, auch wenn das sogenannte „Blacklisting“, das Führen einer „Schwarzen Liste“ verboten ist. Oft ist nicht klar, was nach der Rückkehr ins Heimatland mit Seeleuten passiert, die sich in Europa an die Seemannsmission oder die Behörden gewandt haben – auch wenn ihnen vor Ort geholfen werden konnte. Manchmal erzählen Seeleute Matthias Ristau von schwierigen Bedingungen an Bord, wollen aber nicht, dass die Hafenstaatskontrolle eingeschaltet wird – eine schwierige Situation, in der die Seemannsmission zwar seelsorgerlich tätig sein, aber rechtlich nichts unternehmen kann.

Was die Deutsche Seemannsmission aber immer tun kann und mit der Kampagne „Fair übers Meer!“ erfolgreich tut, ist, auf diese Bedingungen aufmerksam zu machen. Vizepräsident Frie Bräsen sieht das als zentrale Aufgabe: „Als ich zur Deutschen Seemannsmission kam, dachte ich, dass Labels wie Fair Trade, Gepa usw. darauf achten, wie ihre Waren übers Meer kommen, und musste feststellen: Dem ist nicht so. Wir als Seemannsmission nehmen immer wieder Zustände auf Schiffen wahr, die am Rande dessen sind, was man legal nennen kann, und selbst wenn sie legal sind, sind



Propst Frie Bräsen, Vizepräsident der Deutschen Seemannsmission.



Ein Seemann liest den Flyer des „Duckdalben“. Träger ist die Deutsche Seemannsmission Hamburg-Harburg.

In den Läden sind immer mehr Produkte aus dem „Fairen Handel“ zu finden. Dass die Seeleute, die diese fairen Produkte übers Meer bringen, häufig alles andere als fair behandelt werden, nimmt kaum jemand zur Kenntnis.

sie nicht immer menschenwürdig. Vielen ist nicht klar, dass das, was uns ernährt oder unseren Wohlstand speist, auf Kosten von Menschen geschieht, die auf den Schiffen unter Bedingungen arbeiten, unter denen niemand von uns arbeiten würde. Deshalb finde ich diese Kampagne nicht nur politisch, sondern auch gesellschaftlich wichtig, um ein Bewusstsein dafür zu schaffen, wovon wir eigentlich leben.“

LIEFERKETTENGESETZ IM FOKUS

In der Tat sind in den Läden immer mehr Produkte aus dem „Fairen Handel“ zu finden. Dass die Seeleute, die diese fairen Produkte übers Meer bringen, häufig alles andere als fair behandelt werden, nimmt kaum jemand zur Kenntnis.⁹ Dabei sind Seeleute ein wesentliches Glied in den globalen Lieferketten: 90 Prozent der weltweiten Güter werden auf dem Seeweg transportiert, ohne die Handelsschifffahrt würde die Wirtschaft innerhalb weniger Tage weltweit zusammenbrechen.¹⁰ Deswegen ist es ein Anliegen von „Fair übers Meer!“, den Seeverkehr und die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute bei der Diskussion um ein Lieferkettengesetz stärker zu berücksichtigen. Seemannspastor Matthias Ristau wünscht sich „einen Impuls für ein Lieferkettengesetz, bei dem der Seetransport nicht vergessen wird.“ Durch die Corona-Krise sei hoffentlich deutlich geworden, dass Seeleute systemrelevant sind – und wie wichtig die Durchsetzung internationaler Mindeststandards sei.

Die Schifffahrt ist eine Welt für sich, selbst Menschen in Kiel, Rostock oder Hamburg, die „den Hafen“ aus der Ferne beim Spaziergang am Wasser sehen, haben das Meer als Handelszentrum nicht im Blick. Daher will Frie Bräsen als Propst der Hafengemeinden Altona-Blankenese auf die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Seeleute aufmerksam machen. „Ich nehme das Thema in Gottesdiensten und Predigten auf oder unternehme alternative Hafenrundfahrten mit dem Konvent, um den Kolleg*innen eine andere Perspektive zu ermöglichen. Seitdem ich mich mit dem Thema befasse, schaue ich anders auf die Schiffe im Hafen. Die Kampagne ‚Fair übers Meer!‘ erweitert den Blick unabhängig von der Faszination, die vom Hafen ausgeht. Es ist mir ein Anliegen, diese andere Perspektive durch die Kampagne in die Kirche hineinzutragen.“ Hoffnung mache die Zusammenarbeit verschiedener Träger, die gemeinsam die Kampagne unterstützen und damit zeigen, dass sie sich für die Seeleute und ihre Rechte einsetzen, so Bräsen.

Die gestrandeten I-Kiribati schrieben unterdessen mit ihrem Kapitän an die Verantwortlichen ihrer Regierung, um auf ihre Situation aufmerksam zu machen. Auch Hamburgs Bischöfin Kirsten Fehrs unterstützte die Seeleute und wandte sich sowohl ins Auswärtige Amt als auch an die Kirche in Kiribati.¹¹ Anscheinend mit Erfolg, denn Ende Februar gab es für die festsitzenden Seeleute neue Hoffnung: Kiribati erteilte Einreisegenehmigungen.¹² Im Lauf des März konnten die meisten von ihnen Hamburg in Richtung Heimat verlassen. ■

⁹ <https://fairuebersmeer.de/ueber-die-kampagne>, letzter Aufruf: 13.01.21

¹⁰ Pressemitteilung: Am Hafen gestrandet, noch immer an Bord! Seeleute in der Coronakrise beachten; Berlin, Juni 2020; <https://fairuebersmeer.de/>, letzter Aufruf: 13.01.21

¹¹ Vgl. <https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Verzweiflung-bei-gestrandeten-Seeleuten-in-Hamburg,seeleute77.html>, letzter Aufruf: 09.02.21

¹² Vgl. <https://www.evangelisch.de/inhalte/8302/25-02-2021/hoffnung-fuer-festsitzende-kiribati-seeleute>, letzter Aufruf: 01.03.21