



20-Stunden-Tage und kein Wochenende Arbeitszeiten auf dem Schiff

von **Kathleen Schulze**

Laut einer 2021 veröffentlichten Umfrage der International Transport Workers' Federation (ITF) will fast die Hälfte der Berufsseefahrer:innen die Branche verlassen oder denkt zumindest darüber nach.¹ Hauptgrund sind die monatelangen, enormen physischen und psychischen Belastungen des Berufs, die während der Corona-Pandemie stark zugenommen haben. Doch nicht nur seit der Pandemie sind die Seeleute schwierigen Bedingungen ausgesetzt: Die gute wirtschaftliche Lage in der Containerschifffahrt und in der Kreuzfahrtbranche wirkte sich bisher nicht auf die Heuer oder die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute aus.

Die Frage der Flagge

Ein großes Problem ist, dass die meisten Fracht- und Kreuzfahrtschiffe unter sogenannten „Billigflaggen“ fahren. Jedes Schiff unterliegt den Gesetzen des Staates, dessen Flagge es führt, das gilt auch für das Tarifrecht, Sicherheits- und Arbeitsschutzbestimmungen. Sind Schiffe deutscher Reedereien ausgeflaggt, gelten an Bord also nicht deutsche Tariflöhne oder Gesetze zur Einhaltung der Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO), sondern die des jeweiligen Flaggenstaates. Besonders „Billigflaggenstaaten“ zeichnen sich durch Sozialdumping,

unkontrollierte Arbeitsverhältnisse und unregelmäßige Arbeitsbedingungen aus. Weltweit gelten derzeit die Nationalflaggen von 35 Staaten nach Definition der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) als Billigflagge. 56 Prozent des weltweiten Seehandels werden unter solchen Billigflaggen abgewickelt.² In der Kreuzfahrtbranche verhält es sich ähnlich: Seit Jahren fährt beispielsweise kein einziges Kreuzfahrtschiff unter deutscher Flagge.

Konkret bedeutet dies: Die Besatzungen, die meistens aus Ländern des globalen Südens (China, Philippinen, Indien, Pakistan) oder aus

13 ZUKUNFT DER ARBEIT

Billiglohnländern Europas (Lettland, Ukraine, Kroatien u. a.) kommen, arbeiten unter prekärsten Bedingungen. Üblich sind Befristungen für die Dauer des Aufenthalts an Bord, 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.³

Internationale Standards

Um die Situation für die Seeleute zu verbessern, verabschiedete die ILO 2006 die Maritime Labour Convention (MLC). Auch Deutschland hat diese 2013 ratifiziert. Die Konvention definiert Mindestanforderungen für die Arbeit auf Schiffen und beinhaltet grundlegende Beschäftigungs- und Sozialrechte der Seeleute.⁴ 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.⁵

Die MLC ist ein erster Erfolg auf dem Weg zu internationalen Standards, doch weitere Verbesserungen müssten folgen.⁶ Eine wichtige Veränderung wären unbefristete Arbeitsverträge für die Seeleute mit klaren Aussagen zu ihren Rechten.

Kreuzfahrtbesatzungen sind besonders betroffen

Darüber hinaus müssen menschenwürdige Bedingungen für das Leben und Arbeiten an Bord gewährleistet sein. Dazu gehört auch eine ausreichende Mindestbesatzung, um die nötige Ruhe und freie Zeit zu garantieren. Feste Ruhezeiten tragen zur Vermeidung von Übermüdung und gesundheitlichen Schäden bei. Laut MLC sind bei einem 24-stündigen Arbeitstag aktuell zehn Stunden „Pause“ vorgesehen. Diese dürfen in zwei Abschnitte unterteilt werden, wovon ein Abschnitt mindestens sechs Stunden lang sein

muss. Selbst wenn diese Vorgaben eingehalten werden, bleibt nach Essen, Hygiene usw. maximal eine fünfständige ununterbrochene Schlafphase pro Tag. Vor allem in der Kreuzschiffahrt können die vorgeschriebenen Ruhezeiten selten eingehalten werden: Gerade in der Gastronomie sind die tatsächlichen Arbeitszeiten oft zu lang. Wenn Gäste zum Beispiel bis weit nach Öffnungszeiten in der Bar oder dem Restaurant sitzen, verzögert sich damit der Feierabend des Personals zulasten der Ruhezeiten. Zu kurze Ruhepausen haben auf Dauer Übermüdung, mangelnde Konzentration und eine erhöhte Unfallgefahr zur Folge.

Auch freie Tage oder regelmäßiger Landgang sind keine Selbstverständlichkeit, dabei wäre ein freier Tag pro Woche, möglichst mit Landgang, dringend notwendig. Ruhe und Erholung können nicht monatelang aufgespart werden. Landgang ist als Ausgleich wichtig, wenn Seeleute bis zu neun Monate an Bord verbringen. Dies gilt besonders für die Besatzung von Kreuzfahrtschiffen, für die es an Bord nur wenig Aufenthaltsmöglichkeiten gibt, denn Crew- und Passagierbereiche sind strikt getrennt. Dennoch ist aufgrund von kurzen Liegezeiten und häufigen Passagierwechseln oft wochenlang kein Landgang möglich.

Fair übers Meer!

Um die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute zu verbessern, ist Aufklärung nötig. Das Bündnis und die Kampagne „Fair übers Meer!“ engagiert sich seit 2017 für menschenwürdige Arbeitsbedingungen und mehr Umweltschutz im Seeverkehr. Die zwölf Mitgliedsorganisationen (u. a. Deutsche Seemannsmission, BUND, ver.di, Waterkant, Forum Fairer Handel) wollen eine breitere Öffentlichkeit dafür interessieren, wie es um die sozialen und ökologischen Aspekte der Seeschiffahrt bestellt ist. Die Kampagne fordert Verantwortliche in Politik und Wirtschaft auf, Fairness im globalen



Kathleen Schulze:
Referentin für betriebsbezogene Arbeit & Beratung beim Kirchlichen Dienst in der Arbeitswelt der Nordkirche mit Schwerpunkt Hafen.

kathleen.schulze@kda.nordkirche.de
www.kda-nordkirche.de

Handel für Seeleute zu schaffen. Sie setzt sich sowohl für die bessere Durchsetzung als auch für die Anhebung der weltweit geltenden Mindeststandards ein.⁷

Eine weitere Möglichkeit wäre die Berücksichtigung des Seetransports und der Seeleute im Lieferketten-gesetz, so dass auch die Bereiche Transport und Logistik miteinbezogen werden.⁸ Denn selbst anerkannte Label wie Fair Trade oder Gepa können momentan nicht garantieren, dass ihre Waren unter fairen Bedingungen transportiert werden. Vielen Verbraucher:innen ist nicht klar, dass das, was sie vermeintlich fair kaufen, von Menschen transportiert wird, die auf den Schiffen unter oft ausbeuterischen Bedingungen arbeiten.

Quellen:

- 1 Vgl. www.dw.com/de/corona-100000-seeleute-sitzen-auf-frachtern-fest/a-58579305, letzter Aufruf: 28.03.23
- 2 Vgl. https://waterkant.info/?page_id=5245, letzter Aufruf: 28.03.23
- 3 Vgl. https://fairuebersmeer.de/wp-content/uploads/2019/05/kampagnen-flyer_01-2.pdf, letzter Aufruf: 28.03.23
- 4 Vgl. <https://seafarersrights.org/introduction-to-the-maritime-labour-convention/>, letzter Aufruf: 28.03.23
- 5 Vgl. http://www.ilo.org/berlin/presseinformationen/WCMS_219684/lang--de/index.htm, letzter Aufruf: 28.03.23
- 6 Vgl. Die Forderungen der Kampagne Fair übers Meer, Vgl. Broschüre „Fair übers Meer! Menschenwürdige Bedingungen für Leben und Arbeit der Seeleute“ der Deutschen Seemannsmission (gilt für den ganzen Absatz)
- 7 Vgl. <https://fairuebersmeer.de/ueber-das-buendnis>, letzter Aufruf: 28.03.23
- 8 Vgl. www.bmz.de/de/entwicklungspolitik/lieferketten-gesetz & https://waterkant.info/?page_id=8506, letzter Aufruf: 28.03.23