



**Fair Trade! -  
Fair Shipping?**

Unser Themen-Schwerpunkt zur Kampagne:

**Fair bis aufs Meer!** Seite 7-22

Unsere Themen

Unsere Themen

Seeunfalluntersuchung in der Kritik: **Wer kontrolliert die Kontrolleure?** Seite 25

Werra-Weser-Versalzung: **Europapolitischer Sprengsatz** Seite 36

IMO-Beschlüsse | Weservertiefung | Elbvertiefung | Hafenkooperation



„Fair bis aufs Meer“ – die Debatte über fairen Transport ist überfällig

# Mindeststandards (nicht nur) für maritime Logistik



VON CHRISTOPH SPEHR

„Fair bis aufs Meer“ – der Aufruf im vorigen Heft hat Anfang November 2016 zu einem Ratschlag geführt, dessen AkteurlInnen hier nun in einem mehrteiligen Schwerpunkt versuchen, dem kurzen Appell mit Sachinformationen und ersten Vorschlägen eine Richtung zu weisen. Ziel ist eine Kampagne, die alle Beteiligten von der Produktion etwa im globalen Süden über die (nicht nur) maritime Transportkette bis zum hiesigen Konsum einschließt.

„Fairer Handel“ heißt: Über Arbeitsbedingungen und Einkommen in der Produktion wird gemeinsam entschieden. „Fairer Transport“ handelt von dem, was buchstäblich dazwischen passiert. Es ist an der Zeit, beides untrennbar miteinander zu verbinden.

„Fairer Handel“ heißt, dass die ProduzentInnen (im globalen Süden) und die KonsumentInnen (im globalen Norden) nicht länger über anonyme Handelsstrukturen verbunden sind, in der ungleiche Machtverhältnisse zu Ausbeutung und Unsicherheit führen. Vielmehr stehen sie in einer direkten, gleichberechtigten Verhandlungsbeziehung, die sich den Grundsätzen der Fairness verpflichtet. Auf diese Weise werden soziale und ökologische Standards in der Produktion ebenso garantiert wie verlässliche Handelsbeziehungen.

Zwischen den Herstellern und den Verbrauchern liegt ein oftmals weiter Weg, liegt der Transport. Wer bringt die Schokolade, den Kaffee, die T-Shirts oder andere Güter von den einen zu den anderen – und zu welchen Bedingungen? Was ist bekannt über die Schiffe, die Lkw, die Bahnen, den Umschlag, die ArbeiterInnen, die diesen Transport bewerkstelligen? Diese „Zwischenwelt“ ist bekanntermaßen ein blinder Fleck. Das gilt nicht nur für den Fairen Handel, sondern generell. Transport und Logistik sind heute die am meisten globalisierten Räume. Sie sind dominiert von deregulierten Arbeitsverhältnissen, hohem Druck auf Löhne und Arbeitsbedingungen, schlechter Kontrolle.

Die Zone, wo der globalisierte Raum des Transports und die nationalen Wirtschaftsräume aufeinandertreffen, ist seit längerem von Konflikten um Arbeitsbedingungen bestimmt. Die ver.di-Streiks bei amazon oder die europäischen Mobilisierungen gegen Lohnsenkungen

und Leiharbeit in den Häfen (Stichwort „Port Package“) sind prominente Beispiele des Widerstands gegen den Druck, der vom transnationalen Wirtschaftsraum des Transports ausgeht. Je weiter weg von den europäischen Zentren die Arbeit jedoch stattfindet, desto weniger werden die Arbeitsbedingungen überhaupt wahrgenommen.

„Weiter weg“ ist dabei nicht unbedingt eine Frage der räumlichen Entfernung. Entscheidend ist der sichtbare Zusammenhang zu Unternehmen und Marken. Die mindestens 260 ArbeiterInnen, die 2012 in der pakistanischen Textilfabrik „Ali Enterprises“ starben, weil die Fabrik keinerlei Brandschutzmaßnahmen hatte, waren hierzulande ein politisches Thema und Gegenstand von Gerichtsverfahren. Denn es gab diesen sichtbaren Zusammenhang: Der deutsche Textildiscounter KiK hatte dort produziert (2). Der Tod des 15-jährigen Arbeiters Khorshed Ali, der im gleichen Jahr in Bangladesch beim „Shipbreaking“, dem Verschrotten von Schiffen, von einer tonnenschweren Metallplatte zu Tode gequetscht wurde, war dagegen keine Nachricht. Welche europäischen Handelsketten und Discounter auf diesem Schiff Waren für ihre Kaufhäuser transportiert hatten, welcher Reeder dieses Schiff aus Profitgier an einen unkontrollierten Abwracker verhökert hatte, das und mehr wurde nicht bekannt. Der Zusammenhang war nicht greifbar (3).

Die Kriterien des Fairen Handels beinhalten grundsätzlich die Einhaltung sozialer Standards auch entlang der Lieferkette. Insbesondere die ILO-Kriterien, die Standards der Internationalen Arbeitsorganisation, sollen auf dem gesamten Produktweg beachtet werden. Die „Gesellschaft zur Förderung der Partnerschaft mit der Dritten

Die Fotos auf den Seite 7-20 hat freundlicherweise der Oldenburger Fotograf Peter Andryszak ([www.peterandry.de](http://www.peterandry.de)) zur Verfügung gestellt. Herzlichen Dank dafür.



Welt“ (GEPA) zum Beispiel erwähnt „Fairness in der Lieferkette“ ausdrücklich. Fairer Handel soll vom eigenen Anspruch her auch fairer Transport sein – in der Praxis ist dies bislang aber kaum zu gewährleisten.

**Die** Bedeutung des Fairen Handels ist immer eine doppelte. Einerseits realisiert er in einem Teilbereich die konkrete Utopie einer solidarischen Ökonomie und macht Erfahrungen damit. Andererseits richtet er die Forderung an die Gesamtwirtschaft, die von ihm kritisierten Strukturen der „normalen“ Ökonomie durch eine fortschrittliche Rahmensetzung zu verändern. Nicht anders ist es mit dem Bereich Fairer Transport: Selbstverständlich soll ausgelotet werden, wie faire Arbeitsbedingungen auch im Transportbereich im Rahmen des Fairen Handels gewährleistet werden können. Letztlich aber ist es das Ziel, generell Arbeitsbedingungen auf See, in den Häfen und in der Logistik so zu regulieren, dass faire Arbeit und Entlohnung durchgesetzt werden. Die Aufhellung des blinden Flecks „Transport“ im Rahmen des Fairen Handels dient dazu, ganz allgemein Licht und faire Regeln in diesen oft ausgeblendeten Sektor zu bringen (4).

Das Meer ist ein transnationaler Wirtschaftsraum, die Arbeits- und Eigentumsverhältnisse auf See sind jedoch üblicherweise stark national strukturiert. Ein typisches Containerschiff gehört deutschen, chinesischen, dänischen oder griechischen Eigentümern, wird von überwiegend europäischen Reedern betrieben, hat europäische oder russische Offiziere, eine meist asiatische Mannschaft, wurde gebaut von chinesischen Werftarbeitern, und am Ende seiner Lebenszeit wird es verschrottet von pakistanischen, indischen oder bengalischen Wanderarbeitern. Es fährt unter der Flagge von Liberia, Panama, Singapur, Hongkong oder Antigua und Barbuda, und das Kapital für seinen Bau stammt klassischerweise aus Fonds, in die beispielsweise in Deutschland Zahnärzte, Rechtsanwälte u. ä. („Zahnwaltschiffe“) investieren.

Das zentrale Einfallstor für ausbeuterische Arbeitsverhältnisse auf Frachtschiffen ist die so genannte Ausflagung, Details dazu behandelt ausführlich der folgende Beitrag (5). Die Internationale Transportarbeiter-Gewerkschaft ITF, eine Dachorganisation nationaler Gewerkschaften, setzte 1999 den ersten internationalen Tarifvertrag durch, und zwar für Seeleute. Dessen monatlicher Mindestlohn beträgt derzeit 1078 Dollar, mit Zulagen und den üblichen Überstunden verdienen Seeleute unter diesem Tarifvertrag etwa 1600 Dollar monatlich – zu wenig für deutsche Beschäftigte, aber im globalen Rahmen ein durchaus respektable Lohn.

Zu respektabel für viele Schiffseigner und Reeder. Bei ihren Kontrollen findet die ITF

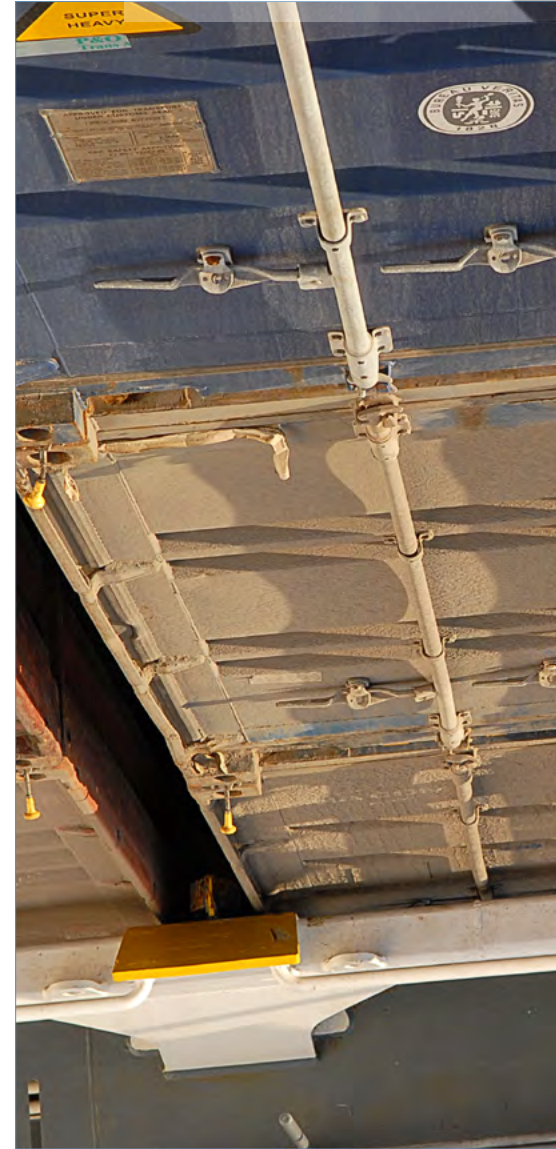
immer wieder frühkapitalistische Verhältnisse an Bord vor: Einbehaltenen Lohn, unbezahlte Überstunden, kein Urlaub. Für knapp 13.000 der etwa 40.000 Handelsschiffe weltweit, also für etwa ein Drittel der globalen Handelsflotte, gelten inzwischen ITF-Tarifverträge. Schiffe ohne Tarifvertrag werden von den Hafenbelegungen häufig „festgelegt“, das heißt verzögert abgefertigt. Die Durchsetzung der Arbeitsbedingungen auf See hängt daher wesentlich von der Solidarität und vom Organisationsgrad der Hafentarbeiter ab.

Eine besonders üble Praxis ist das „Aussetzen“ von Besatzungen („abandoned seafarers“). Reeder oder Eigentümer geben ein Schiff auf, in irgendeinem Hafen der Welt, und kümmern sich nicht mehr um die Besatzung. Die Seeleute erhalten keinen Lohn, keine Versorgung und können auch nicht nach Hause. Das geschieht vor allem bei Insolvenzen oder weil Hafenbehörden ein Schiff aus Sicherheitsgründen festhalten. 225 Fälle von „abandoned ships“ hat die ILO, die Internationale Arbeits-Organisation der UNO, seit 2004 registriert; in der Regel sind es Schiffe unter Billigflagge (6). Im Jahr 2013 wurde der Kapitän Khan Jubair Niaz als „Seefahrer des Jahres“ ausgezeichnet: Sein Schiff, der Ölabsaugtanker „A Whale“, war vom Eigner, der insolventen koreanischen TMT Group, auf Druck der Banken aufgegeben worden. Es lag mehr als ein halbes Jahr in Suez fest, ohne Lohnzahlung, Lebensmittellieferung und Perspektive. Niaz hielt die 21-köpfige Besatzung zusammen und organisierte ihre Versorgung; ein US-amerikanisches Gericht verurteilte die TMT Group schließlich zur Auszahlung der Löhne (7).

**Die** nächsten Beschäftigten in den internationalen Transportketten nach den Seeleuten, sind die HafentarbeiterInnen. Während das eigentliche „Dockworking“, das Be- und Entladen, nach wie vor praktisch ausschließlich Männerarbeit ist, arbeiten in der Verwaltung, der Logistik und insbesondere in den Lägern immer mehr Frauen. In vielen Ländern hatte die besondere Situation der HafentarbeiterInnenschaft spezielle Regulierungen und einen hohen Organisationsgrad zur Folge. Die kritischen Punkte sind, neben Fragen der Arbeitssicherheit, die Durchsetzung von halbwegs dauerhafter Beschäftigung trotz unsteten Arbeitsanfalls sowie die Einhaltung von Tarifen.

In den deutschen Häfen sind die „Gesamthafenbetriebe“ entstanden und bundesgesetzlich geregelt. Die Hafenunternehmen bilden einen gemeinsamen Arbeitgeber, der paritätisch mit den Gewerkschaften einen Gesamthafenbetrieb gründet, bei dem die nicht stetigen Hafentarbeiter fest angestellt werden. In anderen europäischen Ländern gibt es staatliche oder staatlich

beauftragte (Gesamt-)Hafendienstleister mit ähnlicher Funktion. Gegen all diese „wettbewerbsfeindlichen“ Systeme, die für eine verlässliche und tariflich geregelte Beschäftigung der Hafentarbeiter sorgen, läuft die EU-Kommission seit langem Sturm. Die neoliberale Hafentariflinie „Port Package“ („Marktzugang



zu Hafendienstleistungen“) ist seit 2003 bereits zweimal am Widerstand von Gewerkschaften und HafentarbeiterInnen gescheitert und befindet sich zurzeit im dritten Anlauf durch die EU-Institutionen.

In der Praxis wird die Absicherung der HafentarbeiterInnen dagegen überall ausgehöhlt. Das größte Hafenunternehmen Bremens, die staatliche Lagerhausgesellschaft (BLG Logistics), lässt sich neben dem Gesamthafenbetriebsverein von inzwischen 19 privaten Leiharbeitsfirmen Personal besorgen. Die bezahlen nicht nach den Hafentarifen, sondern nach eigenen Leiharbeitsstarifen. Das Fehlen von Betriebsräten und jeder echten staatlichen Kontrolle von Arbeitszeitnachweisen und Überstundenbezahlung verbilligt die Sache noch weiter. Und

wenn bei derartigen Leiharbeitsfirmen 100 oder 1000 Beschäftigte gekündigt werden, ist das öffentlich kein Thema. Über die Ausbeutung der steigenden Zahl mobiler Arbeitskräfte vor allem aus Osteuropa breiten sich auch in hiesigen Häfen wieder Zustände aus, die man 100 Jahre lang glaubte zurückgedrängt zu haben: Undo-

der zunehmende Platzbedarf für den globalisierten Transport- und Logistiksektor in den Hafenzentren zu Verdrängung und Vertreibung der angestammten Wohnbevölkerung.

Menschenunwürdige Wohnverhältnisse sind vermeidbar. Auf etwa 20 Milliarden Dollar pro Jahr schätzt die UNO den jährlichen Investiti-

durchführen lässt: 70 Prozent aller Schiffe werden in Indien, Pakistan und Bangladesch abgewrackt, 30 Prozent in China und in der Türkei.

Die „Abwrackwerften“ in Bangladesch oder Pakistan sind häufig nicht mehr als ein Strand, an dem man das Schiff auflaufen lässt („beaching method“). Das Shipbreaking wird meist von Wanderarbeitern ausgeführt, die von Subunternehmen angeheuert werden. Das Zerlegen erfolgt ohne Arbeitsschutz und ohne Arbeitskleidung, ohne Einsatz von Spezialmaschinen oder Kränen, buchstäblich mit der Hand. Es kommt immer wieder zu Todesfällen, insbesondere durch herabfallende Teile, durch Stürze oder durch Feuer und Explosionen, weil Restbestände von Öl oder anderen explosiven Stoffen meist nicht einmal dokumentiert sind. Die internationale NGO „Shipbreaking Platform“ leistet hier seit Jahren Aufklärungsarbeit. Es gibt mehrere hervorragende Dokumentarfilme zum Thema (10). „Die Arbeit auf den Werften ist Teil einer Produktionskette, die unseren Wohlstand garantiert. Unsere Zivilisation hat einen Preis, der nicht überall gleich hoch bezahlt wird“, formuliert Shaheen Dill-Riaz, Regisseur von „Eisenfresser“.

Die skandalösen Arbeitsverhältnisse beim Abwracken sowie das Engagement der „Shipbreaking Platform“ und der ILO führten 2013 zur HongKong-Convention, die soziale Mindeststandards für das Abwracken definiert. Sie wurde inzwischen von der EU ratifiziert, die Umsetzung in nationales Recht steht noch aus. Im Januar 2015 machte die „Shipbreaking Platform“ in ihrem Jahresbericht bekannt, dass unter den Schiffen, die 2014 auf Billigwerften abgewrackt wurden, auch mehrere Schiffe waren, die im Auftrag von Mitgliedern des „Clean Shipping Network“ (CSN) fuhren: Die 32 in diesem Netzwerk zusammengeschlossenen Unternehmen – darunter transnationale Konzerne wie H & M, VW, Volvo oder Philips – erklärten daraufhin im April 2015, sie wollten nicht mehr mit Reedern arbeiten, die „substandard shipbreaking practices“ anwenden. Seither haben mehrere Reedereien sich verpflichtet, ihre Schiffe nur noch auf vertrauenswürdigen Werften abzuwracken. Die „Shipbreaking Platform“ veröffentlicht inzwischen eine aktuell geführte Liste „of responsible ship owners“, zu ihnen zählen aktuell unter anderem Hapag-Lloyd und Mærsk (11).

Bleibt die Frage nach der Situation der Lieferanten, Logistiker und Transporteure, die den Landtransport und die Verschickungen organisieren: Ist es eigentlich okay, wenn man GEPA-Schokolade bei amazon bestellt? – Auch zu Land wird es immer schwieriger, Transparenz darüber zu bekommen, wer die Aufträge, die man einer Logistikfirma erteilt, letzten Endes wirklich ausführt. Die Firma selbst ist



kumentierte Beschäftigung, eklatante Verletzungen der Arbeitssicherheit, Beschaffung von Arbeitskräften per Bus, Unterbringung unter unzumutbaren Bedingungen, Rückkehr der Tagelöhner-Arbeit.

Die meisten Slums der Welt liegen in Hafenzentren – in Mumbai (Indien), Karatschi (Pakistan), Durban (Südafrika), Lagos (Nigeria), Caracas (Venezuela) oder Lima (Peru). In diesen „Global Cities“ trifft der transnationale auf den nationalen Wirtschaftsraum. Die Hafenzentren sind Teil eines globalen Sektors, der sich Arbeitskräfte zu niedrigen Löhnen aus dem Hinterland holt. Diese ArbeiterInnenschaft kann aber angesichts der Bodenpreise (die internationalen Standards folgen) die Mieten in der „Global City“ nicht bezahlen. Gleichzeitig führt

onsbedarf, um die Wohnsituation in bestehenden Slums zu verbessern und das Entstehen von neuen Slums zu vermeiden (8). Bei einem Weltmarkt von derzeit 21,2 Billionen Dollar (9) entspräche das einer „Globalisierungsabgabe“ von einem Promille auf die weltweiten Exporte.

Der Bau von Handelsschiffen erfolgt heute fast ausschließlich in Asien, hauptsächlich in China, Japan und Südkorea. Unter dem Gesichtspunkt der Arbeitsverhältnisse erheblich problematischer ist das Abwracken ausgedienter Schiffe, das „Shipbreaking“. Etwa 600-900 Transportschiffe pro Jahr werden aus dem Verkehr gezogen. Die Eigner verkaufen das Schiff in der Regel an ein Abwrackunternehmen, das die Arbeit unter teilweise unmenschlichen Arbeitsbedingungen überwiegend in Südasien



es meistens nicht und ihre ausführenden Partner wechseln und vergeben selbst weiter, häufig in schnellem Wechsel. Der Markt der Lkw-Transporte in Europa ist extrem rau geworden, seit Unternehmen vermehrt Briefkastenfirmen in Osteuropa anmelden, um Transporte in West- und Mitteleuropa mit osteuropäischen Lkw-Fahrern zu Billigtarifen durchführen zu lassen. Teilweise leben und schlafen die Fahrer tagelang in ihren Fahrzeugen. Seit das Verbot der „Kabotage“ aufgehoben wurde (das heißt, Lkw dürfen jetzt beliebig lange geparkt auf Aufträge warten), ist solchen Praktiken Tür und Tor geöffnet.

Generell nimmt in Europa der Trend zu, die Logistik als neuen Bereich aus den Branchen herauszulösen, deren organischer Teil sie früher war – also Hafentarif, Straßen- oder Schienen-Transport. Damit erfolgt auch eine Aushebelung von Tarifen und Regulierungen, die für diese Bereiche bestehen. Wie der Transport von Exportwaren, auch der fairen Produkte, zwischen Produktionsort und Hafen im globalen Süden verläuft (und zu welchen Arbeitsbedingungen), darüber ist ebenfalls wenig bekannt.

Transparenz über Liefer- und Transportketten ist das große Thema, dem sich auch die ILO zuwendet. 2016 erschien der ILO-Report „Menschenwürdige Arbeit in globalen Lieferketten“ (12). Ziel ist eine eigene ILO-Konvention für Liefer- und Transportketten. Bis dahin ist es allerdings noch ein weiter Weg. Eigene Anbieter für „faire Logistik“ und „fairen Transport“ gibt es praktisch nicht. Im März 2016 wurde „Green-carrier“ als erstes Transportunternehmen Mitglied (13) im „Clean Shipping Network“ (CSN). Hier stehen jedoch vor allem ökologische Aspekte im Vordergrund, auch wenn sozialen Fragen zunehmend ebenfalls Gewicht beigemessen wird.

**Welche Standards müssten nun erfüllt sein, damit man von fairem Transport sprechen kann?** Bislang gibt es dazu keine Klärung. Erste Bausteine könnten etwa so lauten:

**Arbeit auf See:** Minimalforderung muss es sein, dass faire Produkte nur auf Schiffen transportiert werden, die Tarifverträge haben und nicht unter Billigflagge fahren – gefolgt von dem Schritt, Ausflagungen ganz zu verbieten oder dies wenigstens, wie in frühen BRD-Jahren, an gewährte Subventionen zu koppeln (5). Ein Streitpunkt dürfte die Forderung sein, dass Schiffe nur im nationalen Erstregister fahren dürfen. Aus Sicht des fairen Handels sind die europäischen Tarife schließlich auch nicht der Maßstab für die Bezahlung der ProduzentInnen im globalen Süden. Die Debatte ist wichtig, denn sie berührt einen blinden Fleck der Globalisierungsdiskussion: Wie bestimmt sich ein global fairer Lohn?

**Arbeit in den Häfen:** Minimalforderung muss sein, dass faire Produkte nur von Hafen- und Logistikunternehmen umgeschlagen werden, die nicht auf unstete Beschäftigung setzen und Hafentarife bezahlen. Das offensive Ziel wäre, dass keine Leiharbeit eingesetzt wird, dass Hafentarif wirklich Hafentarif heißt und nicht Leiharbeitsstarif, dass Gewerkschaften Zugang zu den Hafen- und Logistikbetrieben haben und Betriebsräte existieren, und dass diese Betriebe eine Art Sozialabgabe für eine lokale soziale Infrastruktur leisten. Genau das war beispielsweise das Modell der Hafengesellschaft „Japdivena“ in Puerto Limon (Costa Rica) – bevor sie privatisiert wurde.

**Bau und Entsorgung von Schiffen:** Minimalforderung muss sein, dass faire Produkte nur von Reedereien transportiert werden, die auf der „Responsible-Ship-Owners“-Liste der „Shipbreaking Platform“ stehen. Für den Schiffsneubau wären ähnliche Kriterien und eine ähnliche Liste hilfreich. Das Fernziel wäre die Nutzung von Schiffen, die von vornherein so gebaut werden, dass sie sich auf ökologisch und sozial vernünftige Weise betreiben, nutzen, zerlegen und recyceln lassen (14).

**Arbeit in der Logistik und im Landtransport:** Wie in den Häfen sollte es auch an Land Mindeststandard sein, dass die Arbeiten von Beschäftigten ausgeübt werden, die zu verlässlichen und tariflichen Bedingungen angestellt sind. Es ist zu debattieren, ob das auch Logistik- oder Haustarife sein können, die üblicherweise weit unter dem bisherigen Tarifniveau liegen – oder ob man diese Tendenz komplett unter Tariffucht buchen muss.

Technisch ist heute alles möglich, was man sich an Transparenz wünschen kann. Container und viele andere Güter tragen „information clouds“ mit sich herum, digitale Informationswolken, die abfragbar Auskunft geben über ihren Weg, ihren Inhalt und die beteiligten Firmen. Das machen sich auch Handelsketten zu Nutze, die ihren Logistikern zunehmend bestimmte Standards vorschreiben. Öffentlich zugänglich sind die meisten dieser Informationen bislang aber nicht. Auch gibt es für die Arbeitsbedingungen entlang der Kette inzwischen verschiedene Standards, am wichtigsten die der ILO. Umsetzung und Kontrolle sind jedoch meist lückenhaft, und in weiten Bereichen des Transportsektors werden diese Standards schlicht ignoriert.

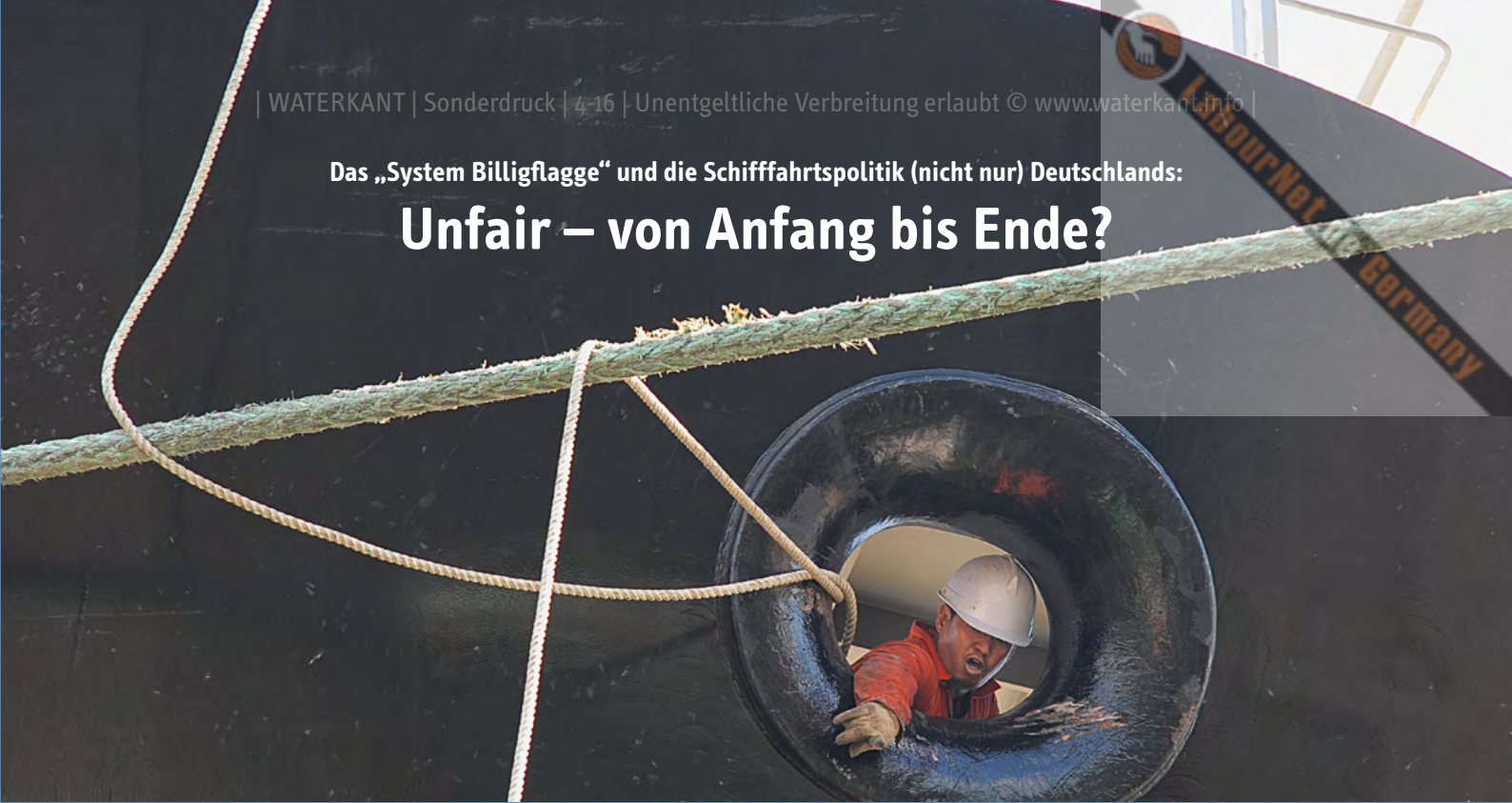
Die Debatte über „Fairen Transport“ ist überfällig. In vielen Einzelteilen des Puzzles hat sie bereits begonnen. Der Faire Handel ist gefragt, sie aufzugreifen – und so Zeichen zu setzen, die im nächsten Schritt auf alle Handelsbereiche durchschlagen. ◀

#### ANMERKUNGEN:

1. Dieser Beitrag des Schwerpunkts „Fair Trade – Fair Shipping“ ist Teil einer von Brot für die Welt, Fair Oceans und WATERKANT produzierten Reihe zu Fragen der internationalen Meerespolitik. – Meere haben etwas Verbindendes. Es sind Weltmeere. Sie sind von Natur aus global, genauso wie ihre Probleme. Unser Bemühen, die Schätze der Meere gerecht zu verteilen und zugleich die marine Welt zu schützen, muss an Nord- und Ostsee anfangen, lässt sich aber letztlich nur mit einer globalen Perspektive wirksam verfolgen. Diese Reihe spannt den Bogen zu den Meeren auch des globalen Südens. Sie stellt unterschiedliche Aspekte der Ozeane und Meere vor, arbeitet deren entwicklungs- und umweltpolitische Hintergründe heraus und sucht nach solidarischen Lösungen für die Probleme.
2. Theuws, Martje, u. a.: „Fatal Fashion“; [http://kurzlink.de/fatal\\_fashion\\_2013](http://kurzlink.de/fatal_fashion_2013)
3. [http://kurzlink.de/report\\_korshed](http://kurzlink.de/report_korshed)
4. siehe auch Beitrag Seite 21 f.
5. siehe auch Beitrag Seite 11 ff.
6. [http://kurzlink.de/abandoned\\_ships](http://kurzlink.de/abandoned_ships)
7. [http://kurzlink.de/ll\\_award\\_2013](http://kurzlink.de/ll_award_2013)
8. Garau, Pietro, u. a.: „A Home in the City“ – UN-Millennium Project; London, 2005; Seite 118.
9. Zahlen der Welthandelsorganisation (WTO) für 2015: 16,5 Billionen Dollar Warenexporte und 4,7 Billionen Dollar Dienstleistungsexporte.
10. Kot, Michael: „Shipbreakers“; Kanada, 2004; – Dill-Riaz, Shaheen: „Eisenfresser“; Deutschland, 2006.
11. [http://kurzlink.de/sp\\_wrecklist\\_2015](http://kurzlink.de/sp_wrecklist_2015); [http://kurzlink.de/sp\\_ownerlist\\_2015](http://kurzlink.de/sp_ownerlist_2015)
12. [http://kurzlink.de/ilo\\_fair-2016](http://kurzlink.de/ilo_fair-2016)
13. [http://kurzlink.de/g-c\\_csn](http://kurzlink.de/g-c_csn); siehe auch <http://www.cleanshippingindex.com>
14. WATERKANT, Jg. 14, Heft 3 (September 1999), S. 28 f.

Das „System Billigflagge“ und die Schifffahrtspolitik (nicht nur) Deutschlands:

# Unfair – von Anfang bis Ende?



VON KLAUS MEYER\* UND BURKHARD ILSCHNER

Eine Kampagne für mehr Fairness in der Schifffahrt setzt voraus, dass ihre Akteurinnen und Akteure wissen, wie das „System Billigflagge“ in Deutschland funktioniert: Reeder kassieren bekanntlich staatliche Subventionen in dreistelliger Millionenhöhe, nutzen jede Möglichkeit für weitere Einsparungen – oft zum Nachteil ihrer Beschäftigten, seltener (inzwischen) zu Lasten von Sicherheit und Umwelt – und verlangen

trotzdem immer mehr.

Wer das „System Billigflagge“ durchschauen möchte, muss zuallererst im „Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland“ (GG) nachschlagen. Dessen Artikel 27 legt lapidar fest: „Alle deutschen Kauffahrteischiffe bilden eine einheitliche Handelsflotte“ (1). Der nächste Blick gilt dann dem „Gesetz über das Flaggenrecht der Seeschiffe und die Flaggenführung der Binnenschiffe“ (FlaggRG), das in seinem § 1 festlegt: „Die Bundesflagge haben alle Kauffahrteischiffe und sonstigen zur Seefahrt bestimmten Schiffe (Seeschiffe) zu führen, deren Eigentümer Deutsche sind und ihren Wohnsitz im Geltungsbereich des Grundgesetzes haben“ (2). Bleibt noch zu erwähnen, dass das „Seerechtsübereinkommen“ der Vereinten Nationen (UNCLOS) in seinem Artikel 91 I 2 unmissverständlich regelt: „Schiffe besitzen die Staatszugehörigkeit des Staates, dessen Flagge zu führen sie berechtigt sind. Zwischen dem Staat und dem Schiff muss eine echte Verbindung bestehen“ (3).

Naiv betrachtet, sollte an dieser Stelle der Aufsatz eigentlich aufhören.

**Denn** unter Berücksichtigung dieser zitierten Bestimmungen dürfte es so etwas wie „Ausflagung“ gar nicht geben: Ein Reeder oder eine ein Handelsschiff besitzende Fondsgesellschaft hat das fragliche Schiff beim zuständigen Amtsgericht ins dort geführte Schiffsregister eintragen zu lassen. Und da nach § 6 I FlaggRG „Seeschiffe, welche die Bundesflagge nach § 1 zu führen haben, ... als Nationalflagge andere Flaggen nicht führen“ dürfen, gäbe es somit per Stichdatum 30. November 2016 eine Handelsflotte von 2666 Schiffen unter deutscher Flagge. Selbstverständlich würde an Bord dieser Schiffe deutsches Recht gelten – auch hinsichtlich des

Betriebs, des technischen Zustands, der Sicherheit sowie der tariflichen und sozialen Rechte der Besatzungen.

Alles ganz einfach, oder? – Zu einfach. Leider.

Lange bevor Schlagworte wie „Globalisierung“ oder „Neoliberalismus“ aktuell wurden, haben Reeder (4), um Kosten zu sparen, die eigene, nationale Flagge eingeholt und die anderer Staaten vom Heck ihrer Schiffe wehen lassen. Einspar-Optionen gibt es viele, von geringeren Heuern und Sozialleistungen über niedrigere Sätze für Steuern und Abgaben bis hin zu abgesenkten Besetzungsstandards und lascheren Vorschriften für Technik und Ausrüstung. Obwohl gerade die USA, aber auch griechische Reeder nach dem 2. Weltkrieg das Prinzip der Ausflagung drastisch ausgeweitet haben, waren den Reedern im Nachkriegs-Westdeutschland zunächst staatliche Fesseln angelegt: Als 1956 die „International Chamber of Shipping“ wegen massiver Ausflagung harsche Kritik an den „Großverdienern der internationalen Schifffahrt“ übte, schrieb der SPIEGEL in seinem Bericht über das Donnerwetter und die teilweise wütenden Reaktionen der kritisierten Reeder: „Die westdeutschen Konferenzteilnehmer ... mussten sich derartiger Androhungen enthalten. Das Bundesverkehrsministerium hat den Besitzern der mit staatlicher Hilfe finanzierten westdeutschen Nachkriegshandelsschiffe den Flaggenwechsel ausdrücklich untersagt“ (5). – So einfach war das damals!

Im Jahre 1970 zählte die BRD-Handelsflotte 2578 Schiffe – und davon fuhren 2578 unter deutscher Flagge (6). Bis Mitte der 1990er Jahre ging der Bestand mehr oder weniger kontinuierlich zurück, allerdings nahm das Transportvolumen wegen immer größerer Schiffe ebenso



stetig zu: 1970 hatte die Flotte 7,5 Millionen BRZ (7), im Jahre 1995 bei nur noch 1542 Schiffen aber 10,8 Millionen. Zugleich hatte der Ausflaggingstrend in der BRD schon früh in den 1970er Jahren begonnen: 1980 etwa fuhren von 1900 Schiffen nur noch 1540 unter deutscher Flagge; 1990 waren es mit 922 nur knapp zwei Drittel des weiter geschrumpften Bestandes von 1410 Schiffen.

Ab Mitte der 1990er Jahre legten die deutschen Reeder kräftig zu, unter anderem dank kreativer Steuerabschreibungsmodelle wie etwa der Fonds-Finanzierungen. 1995 fuhren mit 825 Schiffen nur wenig mehr als die Hälfte des Gesamtbestandes (1542, siehe oben) unter deutscher Flagge. Während aber die Zahl der Schiffe deutscher Eigentümer kontinuierlich zunahm auf deren Weg zur Weltspitze, nahm das Führen der deutschen Flagge ebenso drastisch ab: Für das Jahr 2000 weist die Statistik 1850 Schiffe aus, davon nur 717 unter eigener Flagge. Dem Flotten-Spitzenwert von 3784 Schiffen (88,7 Millionen BRZ) des Jahres 2012 standen nur noch 530 Schiffe mit Schwarzrotgold am Heck gegenüber (6). Seither gehen die Werte – offiziell „krisenbedingt“, die tatsächlichen Gründe sind komplexer, würden hier aber den Rahmen sprengen – kontinuierlich zurück. Die aktuellsten Zahlen stammen, wie erwähnt, vom 30. November 2016, zu diesem Stichdatum bezifferte das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) in Hamburg die deutsche Handelsflotte auf 2666 Schiffe. Nur 338 davon führen auch die eigene Flagge (8), davon sind jedoch 186 Schiffe zugleich im so genannten „Internationalen Seeschiffregister“ (ISR) eingetragen – mehr dazu unten.

**Wie** aber konnte es soweit kommen? Die Reeder wie auch andere maritime Akteure haben sich schon immer ausgezeichnet, vor allem durch fehlende Bescheidenheit. Hatte etwa der SPIEGEL (siehe oben) 1956 noch das Ausflaggingverbot hervorgehoben, schrieb er schon 1961, zehn Jahre nach Gründung der westdeutschen Nachkriegshandelsflotte: „Die Reeder verlangen von Bonn (...) Staatszuschüsse und zinsbillige Kredite. Sie wollen (...) als subventionsreife Stiefkinder der freien Marktwirtschaft anerkannt werden und betätigten sich in Bonn als Heulbojen, die immer wieder dasselbe Leidmotiv ertönen ließen: ‚Schifffahrt in Not. Rettet uns vor dem Ruin.‘“ (9). Daran hat sich bis heute nichts geändert.

Es hat einen ebenso simplen wie traurigen Grund, dass dieser Artikel notwendig ist (und nicht schon, siehe oben, nach dem ersten Absatz enden durfte): Die fehlende Bescheidenheit der „Heulbojen“ hat sie, die Reeder, frühzeitig das Ausflaggingverbot politisch und vor

allem lobbyistisch angreifen, aushebeln und dann quasi als Ausflaggingrecht immer weiter ausbauen lassen. Wurde in den 1970er Jahren die Gewährung von Subventionen noch an eine Flaggenbindungsfrist von zunächst zehn Jahren geknüpft (gegebenenfalls mit Rückzahlungsverpflichtung!), so wurde in den Folgejahren sowohl die Bindungsfrist herabgesetzt als auch die Ausflaggingung aus wirtschaftlichen Gründen zugelassen; und irgendwann wurde alles – Bindungsfrist, Rückzahlungspflicht, Nachweis wirtschaftlicher Notlage – nicht mehr angewendet.

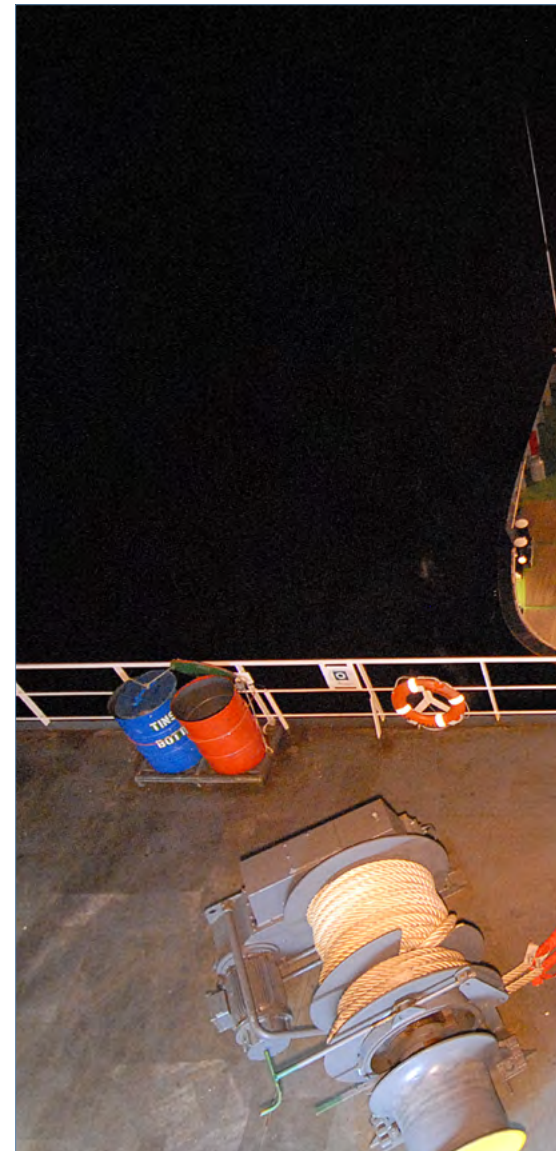
Im aktuellen Flaggenrechts-Gesetz wird in Paragraph 7 bestimmt, dass das BSH für alle im nationalen Register eingetragenen Seeschiffe eine Ausflagginggenehmigung erteilen kann – auf Antrag des Reeders und befristet für längstens zwei Jahre. Das Schiff bleibt dabei in Deutschland registriert, darf aber ein fremdes Tuch am Heck aufziehen und – mal mit, mal ohne Briefkasten-Firmensitz im fraglichen Fremdstaat – nach dessen Steuer- und Sozialgesetzen und technischen Vorschriften betrieben werden. Dieser § 7 FlagRG bedarf, ohne allzu viele Details, einiger Erläuterungen:

- Die Zwei-Jahres-Befristung von Ausflaggingung ist insofern lächerlich, als das Gesetz die Verlängerung beziehungsweise Wiederholung der Ausflagginggenehmigung für ein- und dasselbe Schiff beliebig oft zulässt.
- Das Gesetz verzichtet auch vollständig darauf, den Antrag an irgendeine Bedingung zu knüpfen; kein Reeder muss der Behörde nachweisen, welche Nachteile ihm ohne Ausflaggingung entstehen würden; die Genehmigung erfolgt quasi automatisch.
- Die Ausflagginggenehmigung ist abhängig vom Nachweis des Antragstellers, dass er „die durch den Flaggenwechsel hervorgerufenen Nachteile für den Schifffahrtsstandort ... ausgeglichen hat“: Der Begriff „Nachteile“ meint in diesem Fall den Verlust von Ausbildungsplätzen, der üblicherweise mit der Ausflaggingung einhergeht. Kurz gefasst: Wer ausflaggt, muss auf dem ausgeflaggten Schiff „mindestens“ einen Ausbildungsplatz anbieten – oder an die „Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland“ einen jährlichen „Ablösebetrag“ zahlen (10).

Die letztgenannte Regelung ist skurrilerweise so gestaltet, dass der Ablösebetrag den Charakter eines Ablasses erhält, wie man ihn aus der Religionsgeschichte kennt: Zum einen steht die nach Schiffsgrößen gestaffelte Höhe der Zahlung in keinem Verhältnis zu den realen Aufwendungen für einen qualifizierten Ausbildungsplatz. Zum anderen besteht die Ausbildungsverpflichtung, ebenfalls nach Schiffsgröße gestaffelt, immer nur für 1-5,5 Monate eines Jahres – das BSH überprüft, ob sie tatsächlich erfüllt wird; wenn nicht

oder nicht mehr ausgebildet wird, muss der „Abläss“ ab dem Beginn der Wirksamkeit der Ausflagginggenehmigung nachgezahlt werden. Die Ablösebeträge werden von einer Stiftung verwaltet, in der der Verband Deutscher Reeder (VDR) in allen Gremien die Mehrheit hat und somit die Regeln bestimmt.

Obwohl beispielsweise die dreijährige Ausbildung zum Schiffsmechaniker in der Addition aller Subventionen und Beihilfen den Reeder quasi nichts kostet, entscheidet er sich in der Regel nicht für die deutsche Flagge, weil die Summe



der Vorteile unter einen fremden „Billigflagge“ größer ist. Im Jahre 2015 wurden nach Angaben der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e. V. nur 159 neue Ausbildungsverhältnisse abgeschlossen, im Jahr zuvor waren es immerhin noch 197; von geringfügigen Schwankungen abgesehen, ist die Zahl seit 2008 stark rückläufig.

An dieser Stelle sei eine kurze Zwischenbilanz gestattet: „Ausflaggingung“ mit all ihren negativen Folgen, die im späteren Verlauf noch verdeutlicht werden, ist ein politischer Akt, den Bundestage und Bundesregierungen



über Jahrzehnte auf schiffahrts-lobbyistischen Druck „von oben“ eingerichtet, gepflegt und ausgebaut haben. Und sie haben nicht nur darauf verzichtet, an diesen Akt irgendwelche überprüfbaren Voraussetzungen zu knüpfen, sie haben vielmehr trotz dieses Verzichts andere Förderungen ebenso bedingungslos ausgebaut. Das ist die geltende Rechtslage, aus der sich die uneingeschränkte Verantwortung der Politik und des Staates für alle Auswüchse ergibt. Ausflagung zu stoppen ist also eine politische Aufgabe – und da dies in Berlin freiwillig niemand

Ausflagungsgenehmigung erhalten. Auch diese befristete ausgeflaggte Schiffe unterliegen – das ist ja der Sinn des Verfahrens – dem Recht des fremden Flaggenstaats.

Viele Billigflaggen-Staaten haben mit der Verwaltung ihres Flaggenregisters in der Regel selbst wenig zu schaffen – sie verhökern diese Aufgabe gegen Gebühr an externe Kanzleien; eine Liberia-Flagge bekommt man beispielsweise in Vienna im US-Bundesstaat Virginia, eine Antigua-Flagge sogar im nordwestdeutschen Oldenburg! Derartige Kanzleien finan-

Seeschiffahrtsregister“ (ISR) eingeführt, in das Schiffseigner ihre unter deutscher Flagge registrierten Seeschiffe (im internationalen Verkehr) zusätzlich eintragen lassen können. Dieses so genannte Zweitregister dient einzig und allein dem Zweck, die Regeln des „ersten“ Registers auszuhebeln und so den externen Billigflaggen Konkurrenz zu machen: Zu Recht hat die Internationale Transportarbeiter-Föderation (ITF) als maritim maßgebliche Gewerkschaft seinerzeit auf Antrag der nationalen ÖTV (heute ver.di) das ISR zur Billigflagge erklärt (11). Das hatte unter anderem zur Folge, dass der VDR mit der ÖTV einen speziellen Tarifvertrag abgeschlossen hat. Darin wurde festgelegt, dass alle deutschen Besatzungsmitglieder nach den Bedingungen des jeweils gültigen deutschen Heuer- und Manteltarifvertrags bezahlt und behandelt werden und alle ausländischen Besatzungsmitglieder nach ITF-Bedingungen mit einer neu entwickelten Heuertabelle.

**Grundsätzlich** gilt dies zwar bis heute. Dennoch schwärmt das für das ISR verantwortliche Bundesverkehrsministerium (BMVI) auf der eigens eingerichteten Webseite deutsche-flagge.de irreführend: „Durch eine Eintragung in das ISR kann ein Arbeitgeber ausländische Seeleute an Bord von Schiffen unter der Bundesflagge nach deren Heimatheuern bezahlen. Beispielsweise erhält ein philippinischer Seemann auf einem ISR-Schiff keine deutschen Heuern, sondern wird nach dem deutlich niedrigeren philippinischen Lohnniveau bezahlt.“ – So oder so stellen das ISR und das deutsche Flaggenrechtsgesetz einen krassen staatlichen Beitrag zur dauerhaften Vernichtung eines Berufsstandes dar.

„Wer deutsche Flagge fährt, sichert nicht zuletzt den maritimen Standort Deutschland mit seinem Schiffahrts-Knowhow“: Das Eigenlob des BMVI auf der besagten Webseite einschließlich hervorgehobener Vorteile der deutschen „Qualitätsflagge“ – verwiesen wird unter anderem auf die umfangreiche staatliche Förderung in jährlich dreistelligem Millionenumfang! – kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Trend zur Ausflagung bei den deutschen Reedern ungebrochen ist: Am 1. Juni dieses Jahres trat die umstrittene Neuregelung in Kraft, wonach die Reeder ihren Seeleuten zwar mit der Heuer die Lohnsteuer in voller Höhe abziehen, dieses Geld aber nicht an den Staat abführen müssen, sondern einbehalten dürfen. „Kostenentlastung“ nennt das die Bundesregierung, vor allem in Verbindung mit der besagten, kürzlich in Kraft getretenen Anpassung der SchBesV (12). Prompt feierten die Reeder sich selbst, indem ihr Verband medienwirksam die Rückflagung der ersten Schiffe per



anzupacken beabsichtigt, kann nur ein breites zivilgesellschaftliches Bündnis versuchen, den hierfür erforderlichen Druck „von unten“ aufzubauen.

Das Aus- beziehungsweise Umflaggen eines Schiffes erfolgt heute in der Regel elektronisch innerhalb von 24 Stunden. Neubauten werden gesetzestreu in das deutsche Register eingetragen und gleichzeitig wird ihre befristete Ausflagung beantragt; sie führen also für eine „juristische Sekunde“ offiziell die deutsche Flagge, bevor sie die gewünschte

zieren sich und ihre Dienstleistung in der Regel selbst und müssen den jeweiligen Flaggenstaat über Gebühren am Geschäftserfolg teilhaben lassen. Frühzeitig haben sie mit ihrem Gebaren aber auch Standards für andere Schiffahrtsverwaltungen gesetzt.

Der westdeutsche Staat hat bekanntlich – gegen massiven, aber vergeblichen Widerstand der damals noch starken Gewerkschaften – Ende der 1980er Jahre innerhalb des nationalen Flaggenrechts durch den § 12 FlaggRG das oben bereits kurz erwähnte „Internationale



Videokonferenz inszenierte und dies als „Symbol für eine Trendwende“ feierten.

**Pustekuchen:** Vor der Neuregelung – Stichtag 31. Mai – fuhren von knapp 3000 Schiffen deutscher Reeder 344 unter deutscher Flagge – davon waren 189 im ISR eingetragen. Die aktuellen Werte vom 30. November, sechs Monate nach der Neuregelung, wurden oben bereits genannt: 338 Schiffe unter deutscher Flagge – davon 186 im ISR. Aktuell führen also nur 152 Schiffe Schwarzrotgold, ohne zugleich im ISR eingetragen zu sein – und dazu zählen Ausflugschiffe, Bunkerboote, Fährdienste, Angelfahrzeuge und Hafenschlepper, die weit überwiegend nur in nationaler Fahrt unterwegs sind: Eine Trendwende sieht anders aus. Richtig ist, dass die deutschen Reeder nach wie vor mit Schwarzrotgold am Heck nichts zu tun haben wollen. Die Sektion Seeschifffahrt der ITF weist aktuell 35 als Billigflagge eingestufte Register aus, einschließlich der nationalen Zweitregister von Deutschland und Frankreich; die vollständige Liste kann im Internet nachgelesen werden (13). Bezogen auf die Handelsflotte deutscher Reeder, sind die führenden Billigflaggen die von Liberia, Antigua und Barbuda, Portugal (siehe unten), Malta und den Marshall-Inseln.

**Wie** bereits angerissen, verfügen etliche Länder, die ihr Tuch als Billigflagge verhökern, selbst über keine eigene Flotte und keine Schifffahrtsverwaltung, um die unter ihrer Flagge fahrenden Schiffe auch zu kontrollieren, wie es nach etlichen internationalen Übereinkommen – „Flaggenstaatkontrolle“ – eigentlich ihre Pflicht wäre. Das ist zumal dann schwierig, wenn die Schiffe – wie bei vielen Billigflaggen üblich – entgegen der eingangs zitierten UNCLOS-Bestimmung in Jahrzehnten Fahrzeit nicht ein einziges Mal den an ihrem Heck prangenden angeblichen Heimathafen oder einen anderen Hafen des Flaggenstaats anlaufen. Wer glaubt, dass ein deutsches Schiff etwa unter der beliebten Antigua-und-Barbuda-Flagge im Ostseezubringerdienst von der Schifffahrtsverwaltung aus St. Johns, der Hauptstadt der karibischen Inselrepublik, besichtigt wird, ist ein Schelm.

Um also Schiffs- und Arbeitssicherheit wegen solcher Lücken nicht völlig außer Acht zu lassen, wird dann einmal mehr der Steuerzahler, der ja neben den Seeleuten sowieso der Leidtragende der Billigflaggen-Handelsschifffahrt ist, zur Kasse gebeten: Zum einen erfolgen lokale Überwachungen in den Häfen durch die Dienststelle Schiffssicherheit, eine Quasi-Abteilung des BMVI, die organisatorisch in die Berufsgenossenschaft Verkehr integriert ist. Parallel gibt es die so genannten Hafenstaatkontrollen (port state control – PSC), bei denen die

Hafenbehörden – in der Regel unangemeldet – in ihren Häfen liegende, unter ausländischer Flagge fahrende Schiffe durch Kontrolleure (der Einfachheit halber ebenfalls der Dienststelle Schiffssicherheit) prüfen lassen. Werden Verstöße gegen geltendes Recht (siehe unten) festgestellt, können beanstandete Schiffe festgehalten werden bis zur Mängelbeseitigung; es gibt Einträge in die international abrufbaren Mängellisten oder auch regionale Fahrverbote (siehe unten). Grundlage dieser Kontrollen sind die vier rechtlichen Säulen der internationalen Seeschifffahrt – die Abkommen MARPOL, MLC, SOLAS und STCW (14). Allerdings ist die Qualität der Kontroll-Systeme umstritten, weil es sich überwiegend um Papierkontrollen handelt und zudem die Anzahl der Kontrolleure völlig unzureichend ist, wie der nachstehende Blick auf die PSC zeigt:

Deutschland ist mit 26 anderen Staaten im „Paris Memory of Understanding on PSC“ organisiert (Paris-MoU), dem 23 EU-Mitglieder sowie Island, Kanada, Norwegen und Russland angehören (15); es existieren weitere PSC-MoU auf anderen Kontinenten beziehungsweise in anderen Meeresregionen. Die EU-Kommission hat die Details in einer eigenen Richtlinie geregelt (16) und aus deren Artikel 28 ergibt sich unter anderem auch, dass Reeder und Flaggenstaat nur bei Beanstandungen und Festhalten ihres Schiffes zur Kasse gebeten werden dürfen; normale Kontrollen sind demnach von den Häfen selbst und somit – siehe oben – von den Steuerzahlern zu tragen. Da kann es nicht verwundern, dass die Anzahl der vorgenommenen Kontrollen – auf Schiffssicherheit, Meeresumweltschutz sowie Arbeitsbedingungen und Qualifizierung / Befähigung von Seeleuten – sich arg in Grenzen hält. 2015 etwa sind im Rahmen der deutschen Hafenstaatkontrolle rund 1300 Schiffe überprüft worden – weniger als fünf Prozent der eingelaufenen Schiffe.

**Mitte** jedes Jahres veröffentlicht das Büro des Paris-MoU auf seiner Webseite (15) zusammen mit dem jeweiligen Vorjahresbericht eine aktualisierte Rankingliste der Flaggenstaaten auf Grundlage der vorgenommenen und berichteten Überprüfungen. So hat es etwa im Jahre 2015 im gesamten Paris-MoU-Gebiet 17.858 Inspektionen gegeben, während es im Vorjahr noch 18.430 waren. Die Rankings sind gegliedert nach weißer, grauer und schwarzer Liste – je nach Ergebnis der Inspektionen. Aktuell stehen 43 Flaggen auf der weißen, 19 auf der grauen und elf auf der schwarzen Liste. Insgesamt 595 Schiffe wurden vorübergehend stillgelegt – als schlechteste Flaggen rangieren auf der schwarzen Liste Tansania, Moldawien, Togo, die Komoren und die Cook-Inseln. Deutschland steht zwar auf der weißen Liste, ist

aber von Platz 9 in 2013 aktuell auf Platz 15 abgewertet worden. Der deutschen Reeder liebste Billigflagge Liberia fiel im selben Zeitraum von Platz 13 auf 21; Antigua und Barbuda rangiert auf 35 hinter Portugal auf 34, Malta belegt Platz 23 – und die Marshall-Inseln haben sich sogar vor Deutschland auf Rang 11 platziert.

Nicht nur diese Statistik zeigt: „Billigflagge“ ist heutzutage längst nicht mehr gleich „Billigflagge“ – obwohl das System an sich nicht nur scharf kritisiert, sondern unbedingt verboten gehörte, muss differenziert werden. Viel-



fach haben sich die Rahmenbedingungen an Bord gegenüber früheren Jahren und Jahrzehnten verbessert. Insbesondere die Kampagnen der ITF, die in den Häfen rund um den Globus Schiffe anlasslos oder auf Hinweis einzelner Besatzungsmitglieder kontrolliert und beanstandete Schiffe auch mal „festlegt“ (solidarische Unterstützung der Hafearbeiter sorgt gegebenenfalls für schleppende Abfertigung oder Boykott), haben dazu wesentlich beigetragen. Sklavische Lebensverhältnisse an Bord, Heuerverweigerung, schlechtes Trinkwasser,



mangelnde Hygiene und Ähnliches kommen zwar immer noch – und viel zu häufig – vor, sind jedoch nicht mehr pauschal an der Tagesordnung. Weitere Alltags-Verbesserungen sind absehbar durch die fortschreitende Umsetzung des seit drei Jahren geltenden Arbeitsabkommens MLC, das internationale Mindeststandards setzt. Abgesehen von der Tatsache – siehe oben –, dass jede Regel nur so gut sein kann wie die durchgeführten Kontrollen, bleiben Probleme etwa bei Höhe der Mindestgehältern, bei Arbeitszeit- und Überstunden-Tarifierung, bei sozia-

Schiff für einen bestimmten Zeitraum das nach den geltenden Schiffsbesetzungsvorschriften der jeweiligen Flagge (sofern der Flaggenstaat solche Regeln hat) erforderliche Personal bereit zu stellen. Zwar müssen diese Vermittler seit Inkrafttreten des MLC bestimmte Anforderungen erfüllen, aber Berichte etwa über Schmiergelder, ohne die ein Vertrag neu oder verlängert nicht zu bekommen ist, werden immer wieder bekannt. Die Verträge werden auf 6-9 Monate befristet, bei Ablauf werden die Betroffenen heimgeschafft und gegebenenfalls durch neue

zynische Bezeichnung steht für Staaten wie beispielsweise Burma, Indien, Pakistan, Philippinen oder Kiribati – Länder, die keine oder keine nennenswerte eigene Flotte, aber viele arbeitssuchende Menschen haben. Auf den wenigen Schiffen unter deutscher Flagge sind seit Neufassung der Schiffsbesetzungsverordnung (12) nur noch zwei „Unionsbürger“ – also aus einem EU-Staat, selten Deutsche, häufig Osteuropäer – für die Schiffsführung vorgeschrieben. Die nachgeordneten Offiziere und Ingenieure werden meist aus Polen, der Ukraine, Russland oder dem Baltikum rekrutiert, können aber auch aus den „labour supplying countries“ stammen. Es hat sich als alltagspraktisch erwiesen, sowohl Mannschaften als auch Offiziere an Bord eines Schiffes aus jeweils homogenen Gruppen desselben Kulturkreises zu rekrutieren.

An dieser Stelle ist ein Blick geboten auf die Eingangs-Frage nach der Fairness: Die soziale Situation ausländischer Seeleute auf Schiffen deutscher Reeder ist mit der von Kleinbauern oder Handwerkern beispielsweise in Lateinamerika oder Afrika nur sehr bedingt vergleichbar. Das Prinzip des Fairen Handels beruht – stark vereinfacht – darauf, lokal „gerechte“ Löhne, gute Arbeitsbedingungen, gesellschaftliche Verantwortung und Umweltschutz durchzusetzen. Es geht um Veränderungen, um elementare Verbesserungen für Menschen im globalen Süden, die bislang vom Ertrag ihrer Arbeit weder leben noch Kinder ernähren können, während der globale Norden davon profitiert. Das kann man in dieser Form auf die Lage an Bord nicht übertragen, wo etwa ein philippinischer Matrose eine Heuer von 1310 Euro pro Monat erhält, ein ukrainischer 2. Ingenieur 2635 Euro. Es sind die Rahmenbedingungen des Matrosen und des Ingenieurs, die in der Beurteilung eine Rolle spielen müssen: Das betrifft nicht nur ihr durch die Befristung prekäres Arbeitsverhältnis, sondern vor allem die Einrechnung weiterer tariflicher Faktoren: Mit den Heuern gelten beispielsweise 103 Überstunden, die auch regelmäßig abgefordert werden, sowie acht Tage Urlaub / Monat als abgegolten. Bei einer 40-Stunden-Woche entspricht das einer monatlichen Arbeitszeit von 276 Stunden – umgerechnet auf 30 Tage ergeben sich so Monatsgehältern von 1034 beziehungsweise 2080 Euro, also Stundenlöhne von 3,75 beziehungsweise 7,54 Euro: Auf Schiffen deutscher Reeder wird also weniger als der – für westeuropäische Verhältnisse ohnehin niedrige – deutsche Mindestlohn gezahlt.

Es ist bis heute zweifelhaft, ob das Mindestlohngesetz nicht zumindest auf den wenigen Schiffen unter deutscher Flagge anzuwenden ist. Die Gewerkschaft ver.di will vom



len Standards wie zur Altersversorgung oder zur Absicherung etwa gegen Arbeitslosigkeit oder Invalidität. Das größte Manko aber ist die international übliche zeitliche Befristung der Verträge, die den Seemann in höchstem Maße abhängig macht vom Wohlwollen des Reeders oder des Bemannungsagenten, der ihn vermittelt.

Diese Agenten – „crewing agencies“ oder „manning agencies“ – sind private Arbeitsvermittler, die sich gegenüber den Reedern vertraglich verpflichten, ihnen für ein bestimmtes

Kräfte ersetzt. Das bringt die Seeleute in eine Situation, in der Beschwerden über Mängel im Vertrag oder an Bord zur absoluten Ausnahme werden: Sie sind „frei“ und durch wirtschaftliche Zwänge zugleich „quasi-versklavt“ – es sind prekäre Arbeitsverhältnisse, wie sie an Land jederzeit für Schlagzeilen und Skandale sorgen würden, aber auf See ist dergleichen seit Jahren „normal“.

Meist rekrutieren die Agenten heutzutage ihren „Nachschub“ an Seeleuten in den so genannten „labour supplying countries“: Diese



Bundesarbeitsministerium erfahren haben, dass die Seeschifffahrt von dieser Regelung ausgenommen sei – ein Beweis dafür liegt jedoch bislang nicht vor; das Mindestlohngesetz jedenfalls offenbart keine derartige Ausnahme. Aber selbst seine Anwendung im hiesigen Sinne würde nichts daran ändern, dass deutsche Reeder mittels Billigflagge Menschen zu Bedingungen beschäftigen, die wenig mit Fairness und viel mit Ausbeutung zu tun haben.

**Andererseits** muss auch der Frage nachgegangen werden, welche Interessen denn eigentlich mit Blick auf die ausländischen Seeleute zu berücksichtigen sind – auf den Philippinen beispielsweise gilt amtlich ein Mindestlohn von 0,79 Euro, in der Ukraine sind es sogar nur 0,21 Euro. Bei Gesprächen in Pakistan und Bangladesh (17) haben die jeweiligen „shipping masters“ – das ist eine Funktion zwischen Arbeitsvermittler, Seemannsamt und Schifffahrtsbehörde – jede Unterstützung bei der Angleichung der Konditionen dort angeworbener Seeleute an europäische Arbeitsverhältnisse glatt abgelehnt: Es gehe darum, so viele Seeleute wie möglich zu beschäftigen, also brauche es größere Besatzungen und nicht primär höhere Einkommen. Ein Land mit vielen arbeitssuchenden Menschen könne nicht in erster Linie daran interessiert sein, eine privilegierte Gruppe zu schaffen. In Bangladesh wurde dies unterstrichen mit dem Hinweis, dass ein dortiger Seemann mit einer deutschen Heuer das Gehalt eines Staatssekretärs zur Verfügung hätte.

Klar: Solche „shipping masters“ argumentieren nicht unbedingt volkswirtschaftlich, sondern durchaus egoistisch, denn jeder zusätzlich vermittelte Seemann lässt auch die Kasse des Vermittlers klingeln. Aber wie der einfache Seemann aus einem der „labour supplying countries“ denkt und was er sich erhofft, ist nicht ohne Weiteres auszumachen. Es muss berücksichtigt werden, dass das gesamte Arbeitsbeschaffungs- und -vermittlungssystem in solchen Ländern oft genauso marode ist wie andere gesellschaftliche Verhältnisse auch. Auf den Philippinen etwa gibt es bei weitem nicht nur seriöse Agenturen, sondern auch mehrere hundert Agenten, die allein schon zigtausende einheimischer Seeleute an Schiffe unter diversen fremden Flaggen vermittelt haben – und in deren Konkurrenzkampf untereinander herrschen durchaus mafiöse Strukturen bis hin zu Familienkonzernen, die sich „Gewerkschaft“ nennen und nur auf den eigenen „Tarif“ bedacht sind. Willkür, Erpressung und Nötigung sind in solchen Strukturen ebenso alltäglich wie Korruption und Schmiergeld.

Selbst wenn also der Heuer des einzelnen Seemanns – sofern man ihn politisch erreicht – nicht die entscheidende Rolle beizumessen sein

sollte: Mit einem Engagement für bessere Sozialversicherungsleistungen über das MLC-Minimum hinaus und vor allem über dauerhafte Arbeitsverhältnisse mit Kündigungsschutz könnten sowohl der Sumpf der Vermittlungspolitik trockengelegt als auch ein wesentlicher externer Effekt erzielt werden – die Reederien bekämen (verdiente) Kopfschmerzen bei der künftigen Kalkulation ihrer Personalkosten. Addiert man hier

- schärfere Umweltnormen für die Schiffe (vom Bau über den Betrieb bis zum Abwracken),
- effektive Versicherungen mit einem funktionierenden Risikomanagement über alle Güter- und Gefahrenklassen
- und Besatzungszahlen, die sich am Arbeitsanfall orientieren und nicht an einer minimalistisch als „sicher“ bezeichneten Personalausstattung (Instandhaltung, Reparatur, Ruhezeiten und anderes mehr eingerechnet), so erreicht man einen Punkt, an dem die Kosten in der maritimen Logistikkette ein Niveau erreichen, das ein Prädikat wie „fair“ verdiente.

Das Problem ist nur: Eine solche Entwicklung kann nicht von den betroffenen Seeleuten und mutmaßlich nicht einmal von Gewerkschaften, die diesen Namen verdienen – wie der ITF – wirksam angepackt, geschweige denn erreicht werden.

**Als** die ITF ihre globale Kampagne gegen Billigflaggen begann, wurde dies von ihrem Zentralsitz in London gesteuert. Mit wachsender Flotte wurde der Bedarf an Arbeitskräften immer größer und im Zusammenhang mit der Ausweitung der Ausflaggung auch der Einfluss der Seeleutegewerkschaften aus den „labour supplying countries“. In der Folge verlagerte London die Verantwortung für den Abschluss von Tarifverträgen an diese nationalen Gewerkschaften. Dadurch verschoben sich über die Mitgliedsbeiträge die Vermögens- und also auch Machtverhältnisse innerhalb der ITF – Begehrlichkeiten in vielen nationalen Gewerkschaften haben den ursprünglichen Standard-Tarifvertrag zur Ausnahme und eine Vielfalt an ITF-Verträgen zur Norm gemacht.

Auf Arbeitgeberseite hat dies zeitgleich zur Gründung des „International Maritime Employers Committee“ (IMEC) geführt, das nach eigenen Angaben mehr als 100 Schifffahrtsgesellschaften mit mehr als 5500 Schiffen und 145.000 Seeleuten repräsentiert. Diese Arbeitgebervereinigung hat damit einen neuen Standard etabliert, weil der Reiz, viele Verträge abzuschließen, groß war und ist. Allein ver.di hat bislang rund 1900 ITF-Verträge auf IMEC-Basis abgeschlossen bei aktuell 2328 ausgeflaggten Schiffen. Obwohl es

also immer mehr Billigflaggenschiffe gibt, die durch ITF-Verträge erfasst sind, schafft deren Bandbreite neue Probleme: Billigflaggentarifvertrag ist nicht gleich Billigflaggentarifvertrag, einzelne Nationen haben sich so Vorteile gegenüber ihren Konkurrenten verschafft. Der Wettbewerb wird nicht mehr über „Nationalflagge versus Billigflagge“ ausgetragen, sondern über unterschiedliche Tarife, die bei mangelnder Kontrolle auch noch unterlaufen werden können.

Eine Klarstellung ist erforderlich: So global das „System Billigflagge“ die Handelsschiff-



fahrt zu einem Schwarzmarkt der Arbeitsbedingungen macht, von dem nahezu alle Reeder und Schiffseigner gerne profitieren, so global sind die Bemühungen der einzelnen Nationalstaaten, ihren Reedern und Schiffseignern trotz – oder wegen – deren Billigflaggenutzung den Hintern zu pudern. In der nationalen Gesetzgebung, Tarifierung, Besteuerung, Subventionierung etc. ist Deutschland den anderen europäischen Staaten immer hinterhergelaufen. Die maritime Gesetzgebung ähnelt sich von

Land zu Land, selten überschreiten die geltenden Vorschriften die vom MLC gesetzten Minimalstandards. Der eine dreht ein bisschen an den international auf Mindestniveau abgesackten Ausbildungsnormen, der andere an der Besteuerung und den an sie geknüpften unterschiedlichen Bedingungen, die nächsten an den Besetzungsvorschriften oder an der Verbindlichkeit von Lohn- und Manteltarifen.

Erst ab 2017 wird Deutschland in der Subventionis der Schifffahrtsbranche aufholen, wenn auch noch die Sozialversicherungsbeiträge des Arbeitgebers vom Steuerzahler übernommen

betreffende Seemann auf einem Schiff unter deutscher Flagge im internationalen Seeverkehr beschäftigt ist. Gegenwärtig erhält ein Reeder beispielsweise für einen Kapitän auf einem großen Schiff (mehr als BRZ 3000) einen jährlichen Lohnnebenkosten-Zuschuss in Höhe von 16.700 Euro; für einen einfachen Seemann unabhängig von der Schiffsgröße 9400 Euro.

– Darüber hinaus erhalten Reeder, die auf einem Schiff unter deutscher Flagge im internationalen Seeverkehr Nachwuchs ausbilden, Ausbildungsbeihilfen zu den oben bereits be-

schien: Sie wurden komplett von der Pflicht, Versicherungssteuer zahlen zu müssen, freigestellt.

– Über den Lohnsteuereinbehalt wurde hier schon mehrfach berichtet (12): Seeleuten auf Schiffen unter deutscher Flagge werden unabhängig von ihrer Nationalität von der Heuer sowohl Sozialabgaben als auch Lohnsteuer in voller gesetzlicher Höhe abgezogen. Bis 2015 einschließlich durfte der Reeder 40 Prozent davon behalten; dieser Einbehalt ist, wie bereits erwähnt, Anfang 2016 rückwirkend zum Jahresbeginn auf 100 Prozent angehoben worden – als „Ausgleich“, weil ja auf einem Schiff unter Schwarzrotgold höhere Sozialabgaben fällig werden als auf Schiffen unter anderen Flaggen. Das hat zwar bislang (siehe oben) nicht zur erhofften Rückflaggung geführt, wird aber dennoch getoppt: „Die deutsche Flagge wird ab dem 1. Januar noch wettbewerbsfähiger“, schwärmt das BMVI auf deutsche-flagge.de und erläutert: „Reeder können sich zukünftig ihre gezahlten Arbeitgeberanteile zur Sozialversicherung voll erstatten lassen“ – auch das übernimmt dann der Bund, also der Steuerzahler.

– Bleibt abschließend noch die „Tonnagesteuer“ zu erwähnen – eigentlich ein irreführender Begriff, denn gemeint ist keine eigenständige Steuer, sondern nur ein spezielles Rechenverfahren: Statt der normalen Gewinnbesteuerung, der alle Unternehmen unterworfen sind, wird bei diesem seit 1998 geltenden System der steuerpflichtige „Gewinn“ eines Reeders – unabhängig vom Führen der deutschen Flagge! – nach einem festgelegten Schlüssel aus Schiffsgröße („Nettoraumzahl“ – siehe Anm. 7) und Betriebstagen ermittelt.

**Um** das Ganze in Zahlen auszudrücken: Die Zuschüsse zu den Lohnnebenkosten sowie zur Bereitstellung von Ausbildungsplätzen machen ein Volumen von rund 58 Millionen Euro pro Jahr aus. Den Vorteil des Lohnsteuereinhalts und der anstehenden Sozialabgabenbefreiung beziffert ver.di auf rund 130 Millionen Euro jährlich (18), rund 200 Millionen Euro nennt die Gewerkschaft für die Versicherungssteuer und durchschnittlich 250 Millionen Euro jährlich kostet die Steuerzahler die so genannte Tonnagesteuer. Auch wenn festzustellen ist, dass ver.di bis zum Austritt aus dem Maritimen Bündnis im Sommer dieses Jahres schon viel zu lange still gehalten hat, muss einer Aussage des Bundesfachgruppenleiters Häfen, Thomas Mendrzik, im jüngsten Schifffahrtsreport (18) beigepflichtet werden: „Die Reeder missbrauchen den Staat als Selbstbedienungsladen“.

Was aber ist zu tun? Es braucht, wie oben angerissen, breiten zivilgesellschaftlichen Druck von unten, um die Quasi-Verschö-

werden. Nur der Vollständigkeit halber hier ein Überblick über den bisherigen deutschen Subventions- und Fördertopf:

– Staatliche Hilfen dürfen nach Haushaltsrecht nur deutschen Staatsbürgern zu Gute kommen: Egal, was bei den Seeleuten ankommt oder hängenbleibt – der Bund zahlt an die Reeder als direkte Empfänger Zuschüsse zur Senkung der Lohnnebenkosten für Seeleute mit Pässen der BRD, eines EU-Staates, Liechtensteins, Islands oder Norwegens – sofern der

beschriebenen Konditionen, übrigens auch für Schiffe, die sie unter der Flagge eines anderen EU-Mitgliedsstaates fahren lassen; das macht zum Beispiel nicht nur Zypern, Malta oder Gibraltar für deutsche Reeder attraktiv, sondern aktuell vor allem Portugal, das seine Quasi-Kolonie Madeira zu einer höchst erfolgreichen Billigflagge erklärt hat.

– Rechtzeitig zur jüngsten Nationalen Maritimen Konferenz im Herbst 2015 erhielten die Reeder noch ein weiteres Regierungsge-







# Fair bis aufs Meer!

Es braucht ein breites zivilgesellschaftliches Bündnis mit Druck von unten, um das Gerangel um Billigflaggen und die Arbeitsbedingungen auf den Schiffen zu durchleuchten, aufzudecken und zu verändern!

Darum haben WATERKANT und Fair Oceans die Kampagne »Fair bis aufs Meer!« initiiert und wollen nun gemeinsam mit anderen an deren Verbreiterung und Erfolg arbeiten. Die Gemengelage zwischen Schifffahrtsbranche und Politik ist bislang einseitig auf die Interessen der Reeder und der maritimen Transportwirtschaft zugeschnitten. Diejenigen, die die Arbeit an Bord leisten, finden selten Gehör und kaum gesellschaftliche Unterstützung: eine Situation, in der sich die unfairen Handelsstrukturen der Globalisierung widerspiegeln.

Was wir uns wünschen, ist eine solidarische Kampagne: »Fair bis aufs Meer!«.  
Wir fordern dazu auf, sich an ihr zu beteiligen.

Kontakt: [fair oceans@waterkant.info](mailto:fair oceans@waterkant.info)

Bisherige Unterstützung durch:



von Politik und Schifffahrtsbranche mindestens zu stoppen, besser noch zu knacken. Daran will WATERKANT gemeinsam mit Fair Oceans und weiteren Unterstützern arbeiten. Forderungen wie nach einem Mindestlohn auf Schiffen unter deutscher Flagge, nach Streichung

von Subventionen oder ihrer Verknüpfung mit scharfen Vorgaben, nach Änderung des Flaggenrechts mit Ziel eines Ausfluggungsverbots sind auf diesem Wege gut und richtig, aber immer nur Stückwerk. Eine Debatte über Billigflaggen im Zusammenhang mit dem Fairen

Handel mutet mit Blick auf dessen geringes Transportvolumen (siehe Artikel Seite 21) zwar wenig erfolgversprechend an; dieser Eindruck verschiebt sich aber, wenn man berücksichtigt, wer in den Ländern des globalen Nordens aktiv oder konsumierend am Fairen Handel teilnimmt: Multiplikatorinnen und Multiplikatoren – es gilt, sie zu gewinnen!

Ein möglicherweise effektiveres Wie zeigt der Anfang November vorgelegte Jahresbericht „Maritimer Transport 2016“ der UN-Konferenz für Handel und Entwicklung (UNCTAD), der unter anderem auf seiner Seite 33 sinngemäß ausführt: „Um wettbewerbsfähig zu bleiben, mag ein nationaler Reeder sich wünschen, ausländische Seeleute beschäftigen zu dürfen – zu geringeren Kosten, aber zum Nachteil der nationalen Seeleute. Um dies tun zu können, muss er möglicherweise seine Schiffe unter einer fremden Flagge registrieren. Die nationale Politik kann ihm aber die Registrierung unter nationaler Flagge mehr oder weniger attraktiv machen – zum Beispiel durch ihr Steuersystem oder durch Ladungslenkung“ (19).

Ladungslenkung – wörtlich ist von „cargo reservation regimes“ die Rede – ist bekanntlich ein Wort, das Reeder hassen, weil sie dann nicht mehr die Mitwirkenden der Logistikkette gegeneinander ausspielen könnten (siehe auch Seite 23 f.). Wenn aber selbst die UN-Handelsorganisation solche Mittel gleich mehrfach – auch an anderen Stellen des Reports – als sinnvoll und nützlich hervorhebt, sollte hierzulande niemand mehr davor zurückschrecken. Schluss mit Billigflaggen! ◀

## ANMERKUNGEN:

- \* Klaus Meyer ist nautischer Schiffsoffizier mit Kapitänsbefugnis im Ruhestand; er war ehemaliger Konzernbetriebsratsvorsitzender und Aufsichtsratsmitglied der einstigen DDG „Hansa“ AG, Mitarbeiter im Projekt „Schiff der Zukunft“ an der Uni Bremen und zuletzt 20 Jahre Sekretär und Abteilungsleiter Seeschifffahrt der Gewerkschaft ÖTV / ver.di in Hamburg.
- 1. <http://www.gesetze-im-internet.de/gg/>
- 2. <http://www.gesetze-im-internet.de/flaggr/>
- 3. [http://kurzlink.de/amtsblatt\\_unclos](http://kurzlink.de/amtsblatt_unclos)
- 4. Der Begriff „Reeder“ wird hier umgangssprachlich benutzt: Reeder als Individuen, die Schiffe besitzen und betreiben, gibt es nur noch selten. Schiffe werden betrieben von Reederei-Konzernen, oft auch von Fachabteilungen großer Konzerne, die als „Reeder“ fungieren (so etwa die Tanker von Ölmultis). Und immer seltener sind Reedereien auch Eigentümer – häufig chartern sie Schiffe von Fonds, Banken oder Anlegergesellschaften („Zahnwalt-Schiffe“).
- 5. DER SPIEGEL, Heft 30 / 1956, Seite 29 f.
- 6. Die Zahlen stammen aus Statistiken des VDR, können hier aber nicht sinnvoll verlinkt werden, weil der Verband auf seiner Webseite Zahlen unterschiedlicher Quellen und Bezugsgrößen nebeneinander präsentiert, was für Laien verwirrend ist.
- 7. Mit der dimensionslosen „Bruttoraumzahl“ (BRZ) wird die Größe eines Schiffes beziffert. Die BRZ ist, vereinfacht ausgedrückt, ein rechnerischer Wert aus dem in Kubikmeter gemessenen Inhalt aller geschlossenen Räume, multipliziert mit einem ebenfalls größenabhängigen logarithmischen Wert zwischen 0,22 und 0,32. – Die Nettoraumzahl (NRZ) wird auf ähnliche Weise errechnet, bezieht aber nur das Volumen der Laderäume, den Tiefgang und die Bordhöhe ein.
- 8. <http://kurzlink.de/bsh-flottenstatistik>
- 9. DER SPIEGEL, Heft 51 / 1961, Seite 40 ff.
- 10. [http://kurzlink.de/tab\\_ablass](http://kurzlink.de/tab_ablass)
- 11. WATERKANT hat zwischen 1987 und 1995 wiederholt über den Kampf gegen das ISR berichtet; Details per Websuche (Suchbegriff „Zweitregister“).
- 12. WATERKANT, Jg. 31, Heft 1 (März 2016), Seite 15 f.; Jg. 30, Heft 3 (September 2015), Seite 13 ff.
- 13. <http://kurzlink.de/itf-foc-list>
- 14. Das Meeresverschmutzungsabkommen MARPOL, das Schiffssicherheitsabkommen SOLAS und das Ausbildungsabkommen STCW sind Konventionen der UN-Schifffahrtsorganisation IMO (London); das Seearbeitsübereinkommen MLC entstand und wird administriert durch die UN-Arbeitsorganisation ILO (Genf).
- 15. <https://www.parismou.org>
- 16. [http://kurzlink.de/psc\\_eu-2009](http://kurzlink.de/psc_eu-2009) – es gibt hierzu eine ergänzende Richtlinie von 2013, die aber nicht auf o. a. Kostenfrage eingeht.
- 17. die Gespräche führte Klaus Meyer.
- 18. [http://kurzlink.de/verdi-sr\\_2-16](http://kurzlink.de/verdi-sr_2-16)
- 19. [http://kurzlink.de/unctad\\_rmt-2016](http://kurzlink.de/unctad_rmt-2016)

Ein Fair-Shipping-Siegel könnte der Schifffahrt und den Seeleuten helfen

## Weite Wege – wenig Geld



VON HEIKE PROSKE\*

Ein Beispiel: Ein Laptop, Tablet oder Computer kommt in der Regel aus Asien auf einem Schiff nach Europa. Nimmt man einen Durchschnittspreis von etwa 600 Euro an, so belaufen sich die Transportkosten von Asien bis beispielsweise Rotterdam, Europas größtem Hafen, auf rund 0,80 Euro – der Weitertransport von Rotterdam via Schiene oder Lkw nach Frankfurt, Leipzig oder Nürnberg aber kostet 25 Euro.

Unverhältnismäßig? Ja!

Was aber, wenn jede Konsumentin und jeder Konsument beim Neuerwerb eines solchen technischen Gerätes fünf Euro mehr zahlen würde? Wenn alle KundInnen sicher sein könnten, dass dieses Geld tatsächlich bei den Seeleuten ankommt und ihre Arbeitsbedingungen an Bord ihres Schiffes ein kleines bisschen „fairer“ machen würde? Warum eigentlich nicht?

Viele Menschen haben im Laufe der vergangenen 20 Jahre verstanden, dass beim Kauf von Kaffee, Bananen oder Blumen die Chance besteht, durch einen etwas höheren Preis jene zu unterstützen, die sich um das Pflanzen, Pflegen und Ernten dieser Lebensmittel kümmern. Das ist sehr viel wert. Auch wenn es auf Grund der eigenen Lebensverhältnisse nicht immer möglich ist, dieses „Mehr“ zu zahlen, so ist das Bewusstsein doch gewachsen.

Als „Fairer Handel“ – oder „Fair Trade“ – wird ein kontrollierter Handel bezeichnet, bei dem den Erzeugern für die gehandelten Produkte mindestens ein von Fair-Handels-Organisationen festgelegter Mindestpreis bezahlt wird. Fairer Handel ist eine auf Dialog, Transparenz und gegenseitigem Respekt basierende Handelspartnerschaft, die nach mehr Gleichheit und nach mehr sozialer Gerechtigkeit im internationalen Handel strebt. Konsumentinnen und Konsumenten im globalen Norden leisten so mit ihrem Einkauf einen persönlichen Beitrag zur Entwicklungshilfe und damit zur Überwindung der Armut in Ländern des globalen Südens.

Warum aber macht sich normalerweise niemand Gedanken darüber, dass die Produkte zwar „fair“ geerntet, aber durchaus sehr „unfair“ transportiert werden? Die Deutsche Seemannsmission unterstützt die Kampagne „Fair bis aufs Meer“, um so das Bewusstsein zu

fördern, dass der bisherige Faire Handel nur einen Teilbereich dessen betrifft, was getan wird, und dass sehr viel mehr möglich wäre. Fairer Handel ist nicht unbedingt fair für alle involvierten Personen. Produzenten, Händler und Verkäufer können ein Fair-Handels-Siegel beanspruchen, ohne sich dabei um menschenwürdige Arbeitsbedingungen auf den Schiffen kümmern zu müssen, auf denen ihre Güter transportiert werden.

95 Prozent der Konsumgüter, die in hiesigen Läden angeboten werden, sind irgendwann einmal mit einem Schiff transportiert worden. Die Einzelteile mancher Produkte haben von der Rohstoffgewinnung bis zur fertigen Ware sogar bis zu dreimal den Globus umrundet. Die Organisationen des Fairen Handels weisen darauf hin, dass sie nie für sich beansprucht haben – und es auch nicht leisten können –, dass alle ArbeiterInnen in der Handelskette faire Arbeitsbedingungen haben. Aber genau darum muss es gehen. Viele KonsumentenInnen wären sicherlich schockiert, wenn sie hörten beziehungsweise sich darüber klar werden würden, dass die ausgewiesenen Fair-Handels-Produkte auf unsicheren (minderwertigen) Billigflaggenschiffen transportiert worden sind.

Viele große Unternehmen erklären sich zu einem Teil der Bewegung um den Fairen Handel – und profitieren damit vom Vertrauen der VerbraucherInnen, dass das jeweilige Fair-Handels-Siegel generiert. Es gibt aber keine Möglichkeit für die KonsumentInnen, heraus zu finden, ob die Anbieter auch Schifffahrtsgesellschaften beauftragen, die menschenwürdige Arbeitsbedingungen bieten. Wie aber kann überhaupt sichergestellt werden, dass Reedereien, die ihre Angestellten gut behandeln und die konstant um die Verbesserung der Arbeits- und



Deutsche  
Seemannsmission e.V.  
support  
of seafarers'  
dignity



Lebensbedingungen an Bord bemüht sind, die unter höchsten Sicherheits- und Umweltschutz-Standards operieren, für ihre Verpflichtungen und Investitionen belohnt werden?

Eine mögliche Lösung könnte darin bestehen, dass ein „Fair-Shipping-Siegel“ entwickelt, beworben und politisch durchgesetzt wird, ein Siegel, das auf den Prinzipien der Fair-Handels-Bewegung basiert und angepasst wird an die Bedürfnisse der Schifffahrtsindustrie. Viele VerbraucherInnen begrüßen die Möglichkeit der Bekämpfung von Ausbeutung von Bauern / Arbeitern in Entwicklungsländern: Der Marktanteil der Fair-Handels-Produkte wächst ständig. Es scheint, als würden alle Beteiligten vom Fairen Handel profitieren – nur nicht



diejenigen, die die Produkte über die Meere schippem. Medien widmen den Vorteilen des Fairen Handels für ProduzentenInnen und VerbraucherInnen große Aufmerksamkeit – aber es werden in der Regel keine Bezüge zu beteiligten Seeleuten und der Schifffahrt vermittelt. Vielfach sieht es so aus, als würden die Fair-Handels-Produkte wie durch Zauberhand in den Regalen der Supermärkte landen. Es ist an der Zeit, dass die Schifffahrtsindustrie ihr Profil weiter entwickelt, auf Fairness setzt und so ihren rechtmäßigen Platz als (logistischer) Vermittler im Fairen Handel einnimmt. Ein Fair-Shipping-Siegel könnte etwa verliehen werden, wenn folgende Bedingungen erfüllt werden:

- keines der Schiffe der betreffenden Reederei fährt unter der Flagge eines Landes, das eine Beschwerde von der ILO erhalten hat;
- alle Schiffe der betreffenden Reederei haben eine nationale kollektive Vereinbarung oder, solange sie noch unter Billigflagge fahren, ein ITF-Agreement;
- keines der Schiffe der betreffenden Reederei wurde von der Port State Control (PSC) oder anderen nationalen Autoritäten wegen schlechter sanitärer und humanitärer Bedingungen festgehalten;
- die betreffende Reederei hat Verfahrensweisen und Aktionspläne, um zu garantieren, dass die Arbeitsbedingungen an Bord all ihrer Schiffe dauerhaft denen der unterzeichneten Vereinbarungen sowie aktueller internationaler Konventionen entsprechen.

Obwohl dieser Vorschlag von der Debatte um verschiedene Fair-Handels-Siegel inspiriert ist, muss das Fair-Shipping-Siegel nicht ausschließlich für Waren des Fairen Handels Anwendung finden: Es geht klar um faire Bedingungen für alle Seeleute – ob sie nun Fair-Handels-Produkte, Mainstream-Güter oder Passagiere befördern.

Eine weitere Möglichkeit wäre es, das Siegel zu „öffnen“ für Firmen, die in Luftfahrt, Straße, Schiene oder Binnenschifffahrt tätig sind. Selbst wenn sich die formulierten Bedingungen zunächst auf den See- und Wassertransportweg beziehen, könnten sie relativ problemlos erweitert werden, um andere Transportwege (Luftfahrt, Straße, Schiene) einzuschließen. Zum einen könnte ein solches Siegel an Unternehmen verliehen werden, damit diese es auf Webseite, Briefkopf oder Firmenpublikationen verwenden – zur Werbung für sich selbst wie auch für das Siegel. Alternativ oder zusätzlich könnte anderen ethisch verantwortbaren Handelsmarken angeboten werden, das Siegel auf ihre Produkte zu setzen – soweit sie sie fair transportieren.

Wie und wo immer es sich zeigen wird: Das Fair-Shipping-Siegel würde ein breit

erkennbarer Indikator für höchste Qualität und „good practices“ in der maritimen Industrie. Überhaupt: Wer möchte denn unterbezahlten unzufriedenen Seeleuten seine wertvollen Investitionen und Güter anvertrauen? Es gibt kaum gute Nachrichten über Schifffahrt in nationalen und internationalen Medien. Meistens wird die Branche ignoriert. Taucht sie auf, wird Schifffahrt als dreckig oder gefährlich beschrieben, mit Reportagen, die sich auf Ölpest, Schadstoffe, Passagierschiffsunglücke oder Piraterie beziehen. Die Frage nach den Lebens- und Arbeitsbedingungen der Crews an Bord hingegen spielt kaum eine Rolle – dies sollte sich ändern.

Die Mitarbeitenden der Seemannsmission gehen regelmäßig an Bord der Schiffe und besuchen die Seeleute an ihrem Wohn- und Arbeitsplatz. Das schließt auch so genannte Substandardschiffe ein – aber selbst dort gibt es etliche gute Beispiele: Sozialfonds auf Schiffen, gute Ausstattung des Freizeitbereichs an Bord oder die Krankenversicherung für philippinische Familien. Mit dem ILO-Seearbeitersübereinkommen trat am 20. August 2013 ein wichtiges Instrument in Kraft, das die Rechte der Seeleute stärkt und ihre Situation verbessert.

Man stelle sich vor, das Fair-Shipping-Siegel würde den gleichen Wiedererkennungswert und die gleiche Wertigkeit erreichen wie die Fair-Handels-Siegel! Es würde letztlich die Schifffahrt mehr in den Vordergrund des öffentlichen Bewusstseins rücken und den KonsumentenInnen zeigen, dass die Mehrheit der Branche sich menschenwürdigen Arbeitsbedingungen, umweltfreundlichem Verhalten und höchsten Sicherheitsstandards verpflichtet sieht. Es gilt, Ausschau zu halten nach Partnern in der maritimen Industrie – Unternehmen, Gewerkschaften, Versicherer, Charterer, Reedereien und Organisationen –, die mit Seeleuten arbeiten und die bereit sind, ihren Beitrag zu leisten, Fair Shipping zu realisieren. Wenn VerbraucherInnen bereit sind, für fair gehandelte Produkte mehr zu bezahlen, ist es dann nicht naheliegend, dass sie auch bereit sind, für fair transportierte Produkte einen Beitrag zu leisten? ◀

#### ANMERKUNGEN:

- \* Pastorin Heike Prose ist Generalsekretärin der Deutschen Seemannsmission e. V. Dieser Beitrag des Schwerpunkts „Fair Trade – Fair Shipping“ ist Teil einer von Brot für die Welt, Fair Oceans und WATERKANT produzierten Reihe zu Fragen der internationalen Meerespolitik (Näheres siehe Seite 10).





Eine Begriffsklärung: Der Faire Handel und die Fairness auch im Seetransport

## „Die Einflussmöglichkeiten sind minimal.“ – Wirklich?

VON ANA MARÍA BECKER\* UND PETER ULLRICH

Die Kampagne von WATERKANT und Fair Oceans für mehr Fairness in der Schifffahrt zielt unter anderem auf die Akteurinnen und Akteure des Fairen Handels, die als wichtige zivilgesellschaftliche Kräfte gewonnen werden sollen, ein Engagement gegen steuerlich subventionierte Billigflaggen zu unterstützen. Der folgende Artikel versucht dazu, einen zumindest groben Überblick über die gegenwärtigen Strukturen des Fairen Handels zu geben.

Laut Definition der internationalen Dachorganisationen des Fairen Handels – Fairtrade International (FLO e. V.), World Fair Trade Organisation (WFTO) und European Fair Trade Association (EFTA) – ist „Fairer Handel ... eine Handelspartnerschaft, die auf Dialog, Transparenz und Respekt beruht und nach mehr Gerechtigkeit im internationalen Handel strebt. Durch bessere Handelsbedingungen und die Sicherung sozialer Rechte für benachteiligte ProduzentInnen und ArbeiterInnen – insbesondere in den Ländern des Südens – leistet der Faire Handel einen Beitrag zu nachhaltiger Entwicklung. Fair-Handels-Organisationen engagieren sich (gemeinsam mit den VerbraucherInnen) für die Unterstützung der ProduzentInnen, die Bewusstseinsbildung sowie die Kampagnenarbeit zur Veränderung der Regeln und der Praxis des konventionellen Welthandels.“

Zu den wesentlichen wirtschaftlichen und sozialen Kriterien des Fairen Handels zählen die Verbesserung der Lebenssituation der ProduzentInnen einschließlich Förderung ihrer Entwicklungsmöglichkeiten, ferner eine Verbesserung der Welthandelsbedingungen sowie Stärkung des Bewusstseins bei den KonsumentInnen. „Faire“ Preise müssen sich folglich aus dem Mindestpreis und der Entwicklungsprämie addieren. Langfristige, verlässliche und möglichst direkte Handelsbeziehungen sind ebenso wichtig wie Beratung der Handelspartner vor Ort einschließlich bedarfsgerechter Vorfinanzierungen und Kredite. Selbstverständlich werden ausbeuterische Kinderarbeit ausgeschlossen und eine gleichberechtigte Nord-Süd-Partnerschaft angestrebt. Die „ökologischen Kriterien“ setzen auf umweltfreundliche Produktionsmethoden, die Förderung ökologischen

Anbaus sowie den Verzicht auf Einsatz von Gentechnik.

Nach Angaben des Forums Fairer Handel lassen sich drei Strukturebenen unterscheiden: Produzenten und ihre Organisationen, Importeure und Händler sowie Vertrieb (unter anderem über Weltläden oder Supermärkte). Ihnen gegenüber stehen diverse Organisationen zur Vergabe von Produkt-Siegeln. Fair-Handels-Importeure sind beispielsweise die Gesellschaft zur Förderung der Partnerschaft mit der Dritten Welt (GEPA), die bundesweite Genossenschaft des Fairen Handels (dwp), El Puente, BanaFair (unter anderem Bio-Bananen), „Globo Fair Trade Partner“ oder Contigo.

Um die Größenordnung des Fairen Handels zu veranschaulichen, hier einige Fakten: 2015 erreichte der Faire Handel in Deutschland 1,1 Milliarden Euro Umsatz. Bei der GEPA handelt es sich dabei um etwa 370 verschiedene Lebensmittel sowie rund 2000 Handwerksprodukte. Bei „El Puente“ werden aus zirka 40 Ländern Produkte in Containern auf dem Seeweg nach Deutschland transportiert, die „dwp“ gibt an, dass rund 85 Prozent ihrer Waren per Seefracht nach Deutschland gelangen. Dabei ist das Frachtvolumen im Vergleich zur weltweit verschifften Fracht aber vergleichsweise gering: Jährlich kommen die einzelnen Fair-Handels-Organisationen auf ein Dutzend bis weniger als 100 Container.

Die Frage, ob denn der Seetransport von fair gehandelten Produkten ebenfalls „fair“ ist, relativiert sich daher. Bleibt die Frage, ob denn Fair-Handels-Organisationen überhaupt faire Kriterien auch für den Seetransport setzen? Der Schwerpunkt des Fairen Handels liegt auf dem Produkt, das sozial- und umweltverträglich

Die beiden Fotos zu diesem Beitrag stammen von Santiago Engelhardt (oben) und Eric St. Pierre (nächste Seite), Copyright TransFair e. V.



hergestellt wird, sowie auf den Lebens- und Arbeitsbedingungen der ProduzentInnen in Afrika, Asien und Lateinamerika. Vor dem Hintergrund, dass in der Regel auf einem zwischen 6000 und 19.000 TEU fassenden Containerschiff gerade eine Box mit Waren aus Fairem Handel transportiert wird, ist dem Fairen Handel kaum Einfluss auf die Ausgestaltung der Arbeitsbedingungen auf dem Transportweg beizumessen. Moralisch allerdings wäre der Ruf nach Einhaltung der ILO-Kernarbeitsnormen und nach fairen Löhnen angesichts des gesellschaftlichen Einflusses der Fair-Handels-AkteurInnen nicht zu unterschätzen.

Ihren Seetransport organisieren die Fair-Handels-Importeure in der Regel über internationale Reedereien. „dwp“ meint dazu: „Hier haben wir mit unseren verhältnismäßig kleinen Aufträgen keinen Einfluss auf die Wahl der Anbieter. Wir sind oft froh, wenn für unseren einzelnen Container zeitnah ein Platz auf einem Frachtschiff gefunden wird. Viele Schiffe sind sehr schnell mit den festen Kontingenten internationaler Konzerne ausgebucht.“ Und „Contigo“ antwortet auf die entsprechende Frage: „Aufgrund unserer exotischen Abgangsländer müssen wir auf große Expeditionen zurückgreifen. Kleine mittelständische Expeditionen haben meist keine Agenten oder eigene Häuser vor Ort.“

**Fragt** man Verantwortliche im Fairen Handel nach den Arbeitsbedingungen beim Seetransport, ergibt sich rasch, dass außer allgemeinem Wissen aus den Medien kaum Kenntnisse über die jeweiligen Reedereien oder Spediteure vorliegen. Da es bisher kein verbindliches Sozial- oder Umweltsiegel für Logistik gibt – welches gefordert werden könnte! (siehe Seite 19 f.) –, fallen die Antworten auf die Frage nach den Arbeitsbedingungen beim Seetransport eher allgemein aus: „Wir gehen davon aus, dass die Arbeitsbedingungen in der internationalen Logistikbranche, zum Beispiel für die Arbeiter auf den Containerschiffen und in den Häfen, häufig problematisch sind. ... Wir würden es sehr begrüßen, wenn sich in der Logistikbranche Unternehmen etablieren, die nachweislich ausschließlich nach fairen und ökologischen Kriterien arbeiten. Gern würden wir gezielt diese Strukturen nutzen. Leider ist dies bisher unseres Wissens nach noch nicht möglich“ (El Puente). Und die GEPA kommentiert: „Die Containerschiffe sind oft gar nicht in Europa registriert. ... Der Faire Handel kann hier aus unserer Sicht nicht alle Probleme entlang der Wertschöpfungskette lösen. Hier ist auch eine Strukturveränderung durch die Politik gefragt.“ Auch die „dwp“ verweist auf die Politik: „Mit den Mengen, die wir transportieren, sehen wir keine Möglichkeit, hierauf mittelfristig Einfluss ausüben zu können. Hier stößt der Faire Handel



einmal mehr an seine Grenzen und es ist eindeutig die Politik gefordert, endlich Rahmenbedingungen zu schaffen, die die Einhaltung der Menschenrechte sicherstellen und ökologische Mindeststandards voraussetzen.“ Von „BanaFair“ ist zu hören, dass in der Vergangenheit beispielsweise in Costa Rica Eilaktionen in Zusammenarbeit mit Hafen-Gewerkschaften durchgeführt worden sind.

In einer 13-seitigen Broschüre zur Fairen Woche 2015 – „Transparenz in internationalen Lieferketten“ – liest das sich dann so: „Manche Themen gehen jedoch über den Einfluss von Fair-Handels-Organisationen hinaus. Dazu zählt etwa der Warentransport von Übersee nach Deutschland, wo es keine Alternativen zu konventionellen Transportunternehmen gibt. Da ‚Faire Waren‘ nur einen kleinen Teil zum Ladevolumen beisteuern, sind die Einflussmöglichkeiten minimal. Fair-Handels-Akteure können bislang weder etwas über die Arbeitsbedingungen an Bord der Containerschiffe in Erfahrung bringen noch diese verbessern.“

Wie schwierig es ist, hier quasi die Taschenlampe in das Dickicht der Arbeitsbedingungen im Seetransport zu halten und Transparenz zu schaffen oder gar auf Abhilfe hinzuwirken, zeigt das Beispiel des „Nationalen Aktionsplans für Wirtschaft und Menschenrechte“ des Auswärtigen Amtes (NAP), der als Umsetzung der gleichnamigen UN-Leitprinzipien nach Auffassung einiger Fair-Trade-AkteurInnen eine qualitative Verbesserung der Arbeitsbedingungen in der Transportkette über See und auch an Land erreichen könnte. Die drei Säulen dieser UN-Leitprinzipien lauten: Staatliche Schutzpflichten, unternehmerische Verantwortung, Zugang zu Abhilfe durch Rechtsmittel und Beschwerdemechanismen.

Der Startschuss zum NAP fiel mit der ersten Plenumskonferenz am 6. November 2014 im Auswärtigen Amt (1), auf der rund 140 Teilnehmer die strittigen und für Deutschland relevanten Themen aus den UN-Leitprinzipien benannten, mit denen sich der Prozess weiter befassen sollte. Auf dieser Basis fanden von

April bis November 2015 diverse Anhörungen statt – und eigentlich war für 2016 eine Verabschiedung des Aktionsplans durch das Bundeskabinett geplant. Das WDR-Magazin „Monitor“ zeigte aber bereits im September, „wie der Plan im Interesse der Industrie immer weiter entschärft wurde – vor allem durch das Bundesfinanzministerium, das mit dem Thema eigentlich gar nicht betraut ist“ (2).

In der Klimaschutzdiskussion ist es inzwischen üblich, umweltbewussten Unternehmen eine Kompensation ihres klimarelevanten Handelns etwa durch Unterstützung weltweiter Klimaschutzprojekte anzubieten, zu verkaufen.

- „atmosfair.de“ etwa bietet CO<sub>2</sub>-Bilanzierung und -Kompensation für Dienstleistungsunternehmen (atmosfair-Airline Index);
- „myclimate.org“ etikettiert Firmen aus den Bereichen Mobilität, Energie, Material und Abfall eine Kompensation ihrer CO<sub>2</sub>-Jahresemissionen mit einem entsprechendem Klimaneutral-Label;
- „arktik.de“ berechnet für Auftraggeber die CO<sub>2</sub>-Emissionen einzelner Sendungen entsprechend Waren-Art, -Menge und -Gewicht und sogar der Wegstrecken einzelner Transportschritte.

Derartige Modelle indes dürften für fairen Transport von vornherein zum Scheitern verurteilt sein – denn wie sollten schlechte oder gar schlechteste Arbeitsbedingungen an Bord von Seeschiffen oder auch hinter dem Steuer der Truckerflotten über Land moralisch unbedenklich „an anderer Stelle“ kompensierbar sein?

So ehrenhaft und unterstützenswert also die Bemühungen der AkteurInnen des Fairen Handels für bessere Produktionsbedingungen bei den jeweiligen Waren auch sind – um diesen zusätzlich ein Siegel „Fair auch auf dem Meer“ verleihen zu können, bedarf es noch etlicher gemeinsamer Anstrengungen. Packen wir's an. ◀

#### ANMERKUNGEN:

- \* Ana María Becker ist Promotorin Fairer Handel beim Bremer Informationszentrum für Menschenrechte und Entwicklung (biz); der Beitrag stellt eine redaktionell leicht ergänzte Textfassung ihrer Präsentation beim Workshop am 10. November 2016 in Bremen dar. Dieser Beitrag des Schwerpunkts „Fair Trade – Fair Shipping“ ist Teil einer von Brot für die Welt, Fair Oceans und WATERKANT produzierten Reihe zu Fragen der internationalen Meerespolitik (Näheres siehe Seite 10).
1. siehe Dokumentation der Eröffnungskonferenz vom 6. November 2014 – [http://kurzlink.de/aa\\_nap-2014](http://kurzlink.de/aa_nap-2014)
  2. „Lobbyismus auf Regierungsebene: Profit statt Menschenrechte“: WDR-„monitor“ vom 8. September 2016 – [http://kurzlink.de/monitor\\_2016-09-08](http://kurzlink.de/monitor_2016-09-08)