



FAIR ÜBERS MEER?

SOZIALE UND ÖKOLOGISCHE DIMENSIONEN DES SEETRANSPORTS IM FAIREN HANDEL

VERANSTALTUNGSDOKUMENTATION



Fair übers Meer!





Die **KAMPAGNE „FAIR ÜBERS MEER!“** fordert die Verantwortlichen in Politik und Wirtschaft auf, den Handel über See fair zu gestalten. Ein umweltfreundlicher, fairer und menschenwürdiger Seetransport ist eine Voraussetzung für die Umsetzung der Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDG). Aktuell ist die Schifffahrtspolitik für die breite Öffentlichkeit undurchsichtig und wird in vielerlei Hinsicht auch von staatlicher Seite zu wenig überwacht und reguliert. Als breites zivilgesellschaftliches Bündnis wenden wir uns gegen die Praxis der Billigflaggen, unhaltbare Arbeitsbedingungen an Bord und die extremen Umweltschädigungen durch den Seeverkehr. Die Rolle der Schifffahrt in der Globalisierung ist viel zu bedeutend, um sie weiterhin zu vernachlässigen. Wir wollen hier Transparenz schaffen und fordern mehr kritische Auseinandersetzungen mit der Schifffahrt sowie eine verstärkte Einbindung der Beschäftigten und der Zivilgesellschaft in die politischen Prozesse.

Mitglieder des Bündnisses: Bremer entwicklungspolitisches Netzwerk e.V. (BeN), Bremer Informationszentrum für Menschenrechte und Entwicklung (biz), BUND, Business Crime Control e.V., Deutsche Seemannsmission e.V., fair oceans, Förderkreis „Rettet die Elbe“ e.V., Forum Fairer Handel e.V., Forum Umwelt und Entwicklung, NABU, ver.di, Förderkreis WATERKANT e.V.

Das **FORUM FAIRER HANDEL** ist der bundesweite Verband des Fairen Handels. Sein Ziel ist, das Profil des Fairen Handels zu schärfen, gemeinsame Forderungen gegenüber Politik und Handel durchzusetzen und eine stärkere Ausweitung des Fairen Handels zu erreichen. Das Forum versteht sich als die politische Stimme der Fair-Handels-Bewegung in Deutschland und setzt sich für gerechte Regeln für Handel und Landwirtschaft weltweit ein. Seit 2019 unterstützt es die Kampagne „Fair übers Meer!“.

HERAUSGEBER Forum Fairer Handel e.V. **TEXT** Marco Klemmt, Matthias Ristau, Peter Ullrich **REDAKTION** Manuel Blendin, Marco Klemmt **FOTOS** Titel: Matthias Ristau, S. 4: MacRein/Photocase, S. 8: Matthias Ristau, S. 15: LobOlmo, S. 17: TransFair e.V. / Santiago Engelhardt, S. 21: El Puente **LAYOUT** www.24zwoelf.de, Hannover **BERLIN, DEZEMBER 2019**

Gefördert durch ENGAGEMENT GLOBAL mit Mitteln des



Gefördert durch



Für den Inhalt dieser Publikation ist allein das Forum Fairer Handel e.V. verantwortlich; die hier dargestellten Positionen geben nicht den Standpunkt von Engagement Global gGmbH und dem Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung wieder.

INHALT

VORWORT

FAIR ÜBERS MEER UND FAIR TRADE

Matthias Ristau, Seemannspastor

ÖKOLOGISCHE FOLGEN DES INTERNATIONALEN SEEVERKEHRS

Peter Ullrich, Waterkant e.V.

FÜR MENSCHENWÜRDIGE ARBEITSBEDINGUNGEN UND MEHR UMWELTSCHUTZ IM SEEVERKEHR

Kampagne „Fair übers Meer!“

BESTANDSAUFNAHME: UNFAIRER TRANSPORT FÜR FAIRE PRODUKTE?

Marco Klemmt

SCHIFFSTRANSPORT VON FAIRTRADE- PRODUKTEN

TransFair e.V.

KRITERIEN FÜR EINE FAIRE SEEFAHRT

Matthias Ristau, Seemannspastor

DER BEITRAG DER FAIR-HANDELS-AKTEURE

Marco Klemmt

VORWORT

3 Ob Kaffee, Kakao oder Textilien – der Großteil fair gehandelter Waren wird per Seefracht nach Deutschland transportiert. Doch während für den Anbau und die Weiterverarbeitung fairer Produkte die Kriterien des Fairen Handels definiert sind, ist der Transport bislang ein kritischer Bereich und wird meist nicht explizit geregelt. Dabei sind die Arbeitsbedingungen auf den Meeren oft sehr schlecht und die ökologischen Auswirkungen der Handelsschifffahrt erheblich. Aktuell gibt es keine klare Alternative, kein „Fair-Shipping-Siegel“. Trotzdem stünde es der Fair-Handels-Bewegung gut an, auch bei dem Transport der Ware auf die Einhaltung von Kernarbeitsnormen zu achten.

8

In einem Fachgespräch der Kampagne „Fair übers Meer!“ und des Forum Fairer Handel tauschten sich Mitarbeiter*innen von Fair-Handels-Unternehmen, Zertifizierungsorganisationen sowie Expert*innen von Nichtregierungsorganisationen im November 2019 in Hannover darüber aus, wie der Faire Handel zu einem umweltfreundlicheren, faireren und menschenwürdigeren Seetransport beitragen könnte. Neben einem Einblick in die Arbeitsbedingungen und Umweltprobleme im internationalen Seeverkehr wurde die aktuelle Praxis der Fair-Handels-Unternehmen besprochen: Wie werden faire Waren transportiert? Und wie könnten die Bedingungen im Seetransport konkret verbessert werden? Welche politischen Maßnahmen sind dafür erforderlich?“

13

15

17

19

21 Die vorliegende Veranstaltungsdokumentation greift relevante Beiträge des Fachgesprächs auf und liefert ergänzende Informationen rund um soziale und ökologische Aspekte des Seetransports im Fairen Handel. Damit soll diese Publikation zu einer Vertiefung der Debatte beitragen und Veränderungsprozesse anstoßen. Die Akteure der Kampagne „Fair übers Meer!“ und der Fair-Handels-Bewegung werden das Thema weiter diskutieren.



FAIR ÜBERS MEER UND FAIR TRADE

Matthias Ristau, Seemannspastor der Nordkirche

Seefahrt war schon immer global. Das zeigen alte Weltkarten: Waren und Menschen wurden über weite Strecken transportiert - innerhalb der jeweils bekannten Welt und bis an deren Ränder. Das zeigt sich auch bei der römischen Schifffahrt, wo Seeleute aus dem gesamten römischen Reich an Bord arbeiteten. Auch in der Antike wurden schon Seeleute in anderen Ländern angeworben oder schanghait (sprich: eher unfreiwillig mit an Bord genommen).

SEEFART – MYTHOS UND REALITÄT

Seeleute waren schon immer etwas Besonderes. „Es gibt drei Arten von Menschen: die Lebenden, die Toten und die Seeleute“, schrieb um 600 v. Chr. der griechische Philosoph Anarchasis. Dieses Wort stimmt auch heute noch: Wie früher, sind auch heute die Seeleute oft weit weg von zu Hause, weit draußen auf See und leben an Bord wirklich wie in einer eigenen, ganz anderen Welt. Zudem war und

ist es gefährlich zur See zu fahren. Seefahrer*in gilt als zweitgefährlichster Beruf weltweit.

Zugleich verbinden viele Menschen an Land mit der Seefahrt eher romantische Bilder vom Sonnenaufgang auf See, Freiheit und Abenteuer. Manchmal erzählen Seeleute von Erlebnissen auf See wie auch von Abenteuern, etwa von schweren Stürmen. In Hafenstädten oder an der Küste gehen viele gerne Schiffe angucken. Diese werden immer größer mit mehr Platz für immer mehr Ladung. Dabei wird aber leicht übersehen: Da sind Menschen an Bord, die dort leben und arbeiten.

Vielleicht hängt das auch mit der sogenannten Seebblindheit der Gesellschaft zusammen: Viele fahren ans Meer oder sehen sich Schiffe an und wissen theoretisch, dass unser Planet zum weitaus größten Teil aus Wasser besteht, aber die Bedeutung der Meere wird nicht gesehen. Und die Menschen, die dort leben und arbeiten, sind für viele unsichtbar.

Auch in den Statistiken der Häfen tauchen sie nicht auf. Da werden die Anzahl und Art der Schiffe und Container, die Tonnen an Ladung, der Wert der Ladung und die Zahl der Passagiere erfasst. Aber es steht nicht in den Statistiken, dass etwa 500.000 Seeleute pro Jahr in unsere Häfen kommen, viele von ihnen aus ärmeren Ländern.

ARBEITSBEDINGUNGEN AN BORD

Insgesamt gibt es weltweit ungefähr 1,5 Millionen Seeleute. Die meisten kommen inzwischen aus China, dann von den Philippinen, dann Russland, Indien, Ukraine. Auf dem Weg zu menschenwürdigen Bedingungen für Leben und Arbeit an Bord müssen wir sehen, welche Belastungen die Arbeit für Seeleute mit sich bringt und was daran geändert werden kann und muss.

Seeleute sind in der Regel monatelang von ihren Familien und ihren gewöhnlichen sozialen Kontakten getrennt und leben isoliert auf dem Mikrokosmos „Schiff“. Je nach Rang gibt es dabei große Unterschiede. Europäische Offiziere etwa sind meist vier Monate an Bord und dann zwei an Land, Seeleute aus Asien und anderen Regionen - und damit die überwiegende Mehrzahl der Seeleute - hingegen oft neun Monate auf See und dann oft auch nur zwei Monate an Land. Ihr Familienleben findet praktisch ohne sie statt.

Täglich lange Arbeitszeiten, wenig Ruhe und Schlaf sowie die monatelange Schichtarbeit zehren an Gesundheit und Kraft. Hinzu kommen permanent Lärm und Vibrationen. Eine immerwährende Belastung sind auch die Gefahren durch Feuer, Havarie, Unfälle an Bord, Piraten, Suizid oder Sturm. Denn auch heute ist ein sehr schwerer Sturm eine Gefahr für jedes Schiff und für die Menschen an Bord - sei das Schiff auch noch so groß oder modern.

Bei den Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord gibt es einige Unterschiede je nach Art der Schiffe und der Ladung und nach Region. Aber meistens gibt es bisher keinen Unterschied, ob fair gehandelte oder „normale“ Waren transportiert werden.

GLOBALISIERUNG PUR

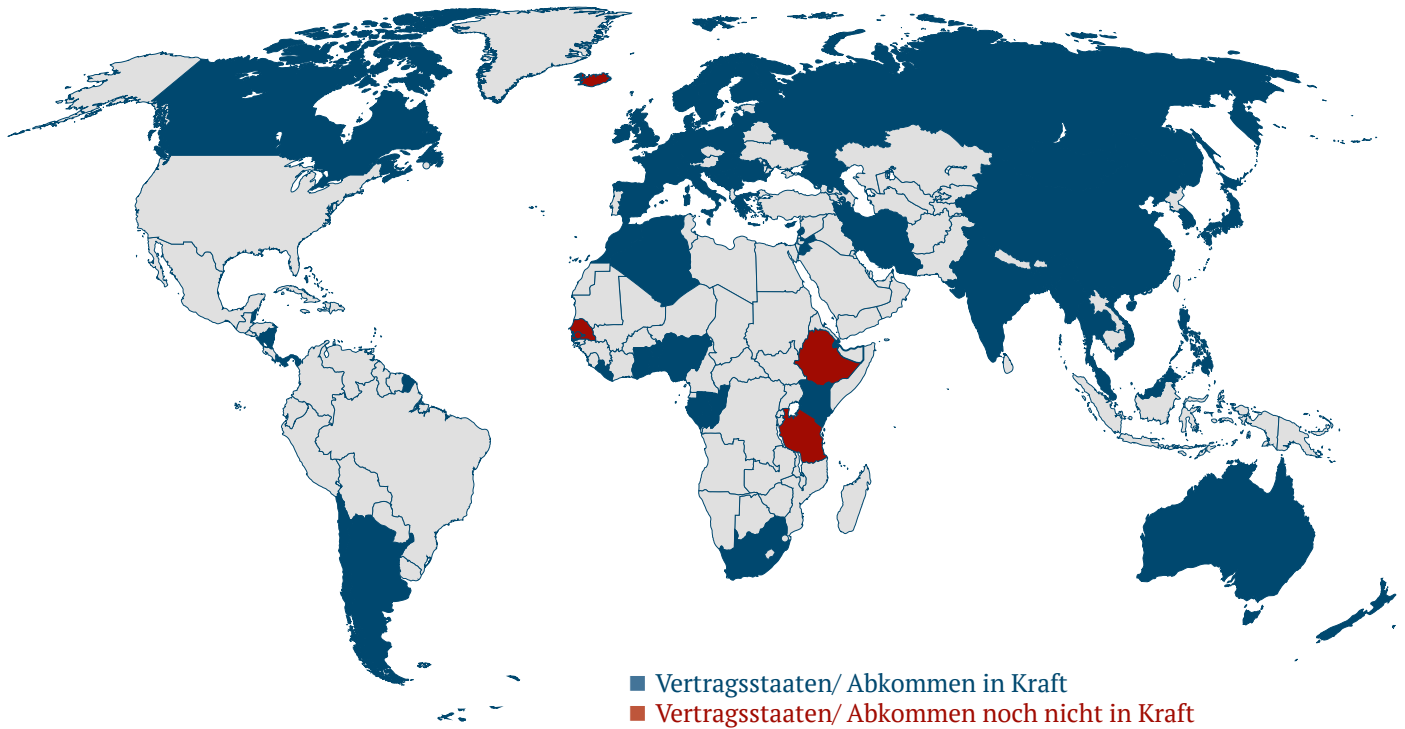
Die Seefahrt ist sicher die am meisten globalisierte Branche der Wirtschaft, weil Eigentümer, Manager, Schiffe und Seeleute aus ganz verschiedenen Ländern kommen können.

Eigentlich gilt immer noch die alte Regel, dass ein Schiff die Flagge des Staates trägt, in dem sein Eigentümer sitzt. Praktisch gilt jedoch fast überall eine Ausnahme und so können die Schiffe in beinahe jedem Land angemeldet werden. Schiffseigner entscheiden oft danach, wo die Bedingungen für sie am günstigsten, sie möglichst wenig Reglement unterworfen sind. Dadurch kam es jahrzehntelang zu einem Wettbewerb nach unten, welcher Flaggenstaat am wenigsten Regeln vorschreibt und am wenigsten kontrolliert. Gewinner waren die Billigflaggen, wie die Gewerkschaften sie treffend nennen. Dieser Wettbewerb wirkte sich unmittelbar auf die Bedingungen für Leben und Arbeit der Seeleute an Bord aus.

Gewerkschaften und unter anderen deutsche Reeder setzten sich dafür ein, den internationalen Wettbewerb etwas fairer zu gestalten und den Wettlauf nach unten aufzuhalten. Dazu gab es Beratungen in der ILO, der Internationalen Arbeitsorganisation. 2006 wurde das internationale Seearbeitsübereinkommen beschlossen, die Maritime Labour Convention (MLC 2006).

INTERNATIONALES SEEARBEITSÜBEREINKOMMEN

Das Übereinkommen benennt Mindeststandards für Leben und Arbeit an Bord, wie die Mindestanforderungen für die Arbeit von Seeleuten auf Schiffen, die Beschäftigungsbedingungen inklusive der Arbeitsverträge, die Regelungen für Unterkünfte, Freizeiteinrichtungen, Verpflegung an Bord, die Gesundheit und medizinische Versorgung sowie die soziale Absicherung.



STAATEN, DIE MLC UNTERSCHRIEBEN HABEN

(By L.tak - Own work, CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=19949767>)

Wichtige Regeln der Maritime Labour Convention sind:

- Seeleute müssen Arbeitsverträge mit bestimmten Mindestinhalten haben,
- als Minimum sind 77 Stunden Ruhe in sieben Tagen vorgeschrieben, es sind also höchstens bis zu 91 Stunden Arbeit pro Woche erlaubt. Es muss in jedem 24-Stunden-Zeitraum mindestens zehn Stunden Ruhe geben, diese kann in zwei Abschnitte unterteilt werden, einer muss mindestens sechs Stunden lang sein.
- Die Heuer (Lohn) muss monatlich gezahlt werden. Nach zwei Monaten ohne Heuer kann ein Schiff an die Kette gelegt werden.
- Jeder hat das Recht auf eine eigene Kammer (außer auf Passagierschiffen).

- Das Essen muss gesund und der Kultur und Religion angemessen sein.
- Die medizinische Versorgung an Bord und in Häfen muss gewährleistet sein.
- Landgang und Zugang zu Sozialeinrichtungen an Land sind zu ermöglichen (nach Möglichkeit).
- Es muss Beschwerdemöglichkeiten an Bord und an Land geben.

2013 trat die MLC 2006 in Kraft, weil genügend Staaten sie unterzeichnet hatten. Ganz entscheidend für die Wirkung und Durchsetzbarkeit der MLC 2006 ist die Nichtbegünstigungsklausel: Sie bedeutet, dass ein Schiff, dessen Flaggenstaat die Übereinstimmung nicht unterschrieben hat, in einem Hafenstaat, der unterschrieben hat, trotzdem auf die Einhaltung der Regeln des Übereinkommens kontrolliert werden kann.

KRITISCHE STIMMEN

Allerdings sind in der MLC 2006 eben nur Mindeststandards formuliert. Folgendes ist daher zu kritisieren:

Auch wenn zum ersten Mal fast weltweit gültig die Arbeits- und Ruhezeiten an Bord für alle Seeleute geregelt werden: Die Ruhezeiten an Bord sind ungenügend. Sie sind nicht ausreichend, um die Gesundheit der Seeleute zu bewahren. Dies führt zu Übermüdung (Fatigue) mit erhöhter Unfallgefahr und langfristigen Gesundheitsschäden. Aus den kurzen Ruhezeiten ergeben sich lange Arbeitszeiten von 70 bis 90 Stunden pro Woche.

Auf den meisten Schiffen arbeiten die Seeleute sieben Tage die Woche, es gibt keinen freien Tag. Die Erholung kann man vielleicht ein paar Wochen lang „aufsparen“, aber sicher nicht über die gesamte Vertragslaufzeit von 9 Monaten, die zudem nicht selten auf 11 ausgedehnt wird.

Die Frage der Ruhezeiten und freien Tage hängt direkt mit der Besatzungsstärke zusammen, die Mindestbesatzung ist aber weder in der MLC noch anders international geregelt.

Es gibt in der MLC 2006 keine Mindeststeuer, da die in der ILO genannte nicht bindend ist. Das „Blacklisting“ ist zwar verboten, aber weiterhin Praxis. Seeleute, die sich offen gegen ungerechte Zustände an Bord engagieren, werden auf schwarze Listen gesetzt und haben kaum noch eine Chance, wieder angeheuert zu werden.

MLC 2006 ALS ERSTER SCHRITT

Dennoch ist die MLC 2006 ein großer Fortschritt und die Seefahrt damit meines Wissens der einzige globalisierte Wirtschaftsbereich, in dem es ein weltweites Übereinkommen für Mindeststandards für die Beschäftigten und ihre Rechte gibt.

Sie ist vor allem auch ein sehr wichtiger und bedeutender Schritt weil sie zeigt, dass internationale Konventionen in der globalisierten Arbeitswelt möglich und sinnvoll sind. Aber es sind Verbesserungen nötig. Diese sind im nationalen Alleingang nicht möglich. Einiges kann auf der Ebene der EU angegangen werden, anderes im Rahmen der MLC auf Ebene der ILO.

Die 1,5 Millionen Seeleute, die in einem wichtigen Bereich der globalen Wirtschaft arbeiten und dabei oft übersehen werden, müssen auch Teil der laufenden Diskussion um menschenwürdige Arbeitsbedingungen in der Lieferkette werden. Manches ist zwar durch Leben und Arbeiten an Bord gegeben und bringt Beeinträchtigungen mit sich. Vieles aber lässt sich so verändern, dass es die Seeleute weniger belasten würde.

„Fair übers Meer“ können wir daher nur sagen, wenn es für Seeleute eine deutliche Verbesserung ihrer Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord gibt.



ÖKOLOGISCHE FOLGEN DES INTERNATIONALEN SEEVERKEHRS

Peter Ullrich, Waterkant e.V.

Weltweit ist die Schifffahrt für den Ausstoß von 932 Millionen Tonnen Kohlendioxid verantwortlich, was circa 2,6 Prozent der gesamten vom Menschen verursachten Kohlendioxid-Emissionen entspricht.¹ Zudem verursacht sie etwa 15 % der globalen Stickoxidemissionen und 13 % der Schwefeldioxidemissionen, Tendenz weiter steigend.² Damit einher gehen Umwelt- und Gesundheitsschäden, insbesondere in schwer belasteten Hafenstädten oder Ballungsräumen in der Nähe von Hafengebieten. Denn dort zählen die Schiffsemissionen zu den bedeutendsten Schadstoffquellen.

Die wichtigsten internationalen Gremien, die sich mit dem Thema internationale Schifffahrt und Umweltschutz beschäftigen, sind die IMO (International Maritime Organization) und die ILO (International Labour Organization). Auch die EU

arbeitet zum Thema Transport und Schifffahrt. In Deutschland ist die deutsche Schifffahrtsverwaltung zuständig. Sie besteht aus Teilen des Bundesamts für Seeschifffahrt und Verkehr (BSH), der Dienststelle Schiffssicherheit bei der BG Verkehr und der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt (BBS).

Die IMO ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen (UN) mit Sitz in London. 174 Länder sind Vollmitglieder, Deutschland ist Gründungsmitglied. Ein erklärtes Ziel der IMO ist es, die Meeresverschmutzung durch Schiffe zu verringern. Die Schiffseigentümer der internationalen Handelsflotte (bis auf die griechischen Reeder) lassen ihre Schiffe in der Mehrzahl nicht unter ihrer jeweiligen Nationalflagge fahren, sondern bedienen sich dabei – um Steuern, aber auch aufwendige Kontrollen zu sparen - sogenannter Billigflaggen wie z.B. Panama, Bahamas und Liberia. Diese Billigflaggen-

länder haben deshalb eine Tonnagemehrheit in der IMO und nutzen diese, um die Umsetzung schärferer Vorschriften zu verzögern.

Gerade einmal fünf Schiffseigentümländer halten fast die Hälfte der Welttonnage: Griechenland, Japan, China, Deutschland und Singapur. Zusammen mit Südkorea liefern China und Japan über 90 % der weltweiten Neubauten aus. Haupt-Abwrackländer hingegen sind Indien und seine beiden Nachbarstaaten Bangladesch und Pakistan.

KLIMAKILLER TREIBSTOFF

Egal, ob Stückgutfrachter, Massengutfrachter, Rohöltanker, Chemikaliertanker, Produktentanker, Gastanker, Containerschiff, Fährschiff (z.B. Ro/Ro Schiff), Kreuzfahrtschiff, Arbeitsschiff (Bohrschiff, Kabelleger, Eisbrecher, Großschlepper u.a. Spezialschiff) oder Fischereifahrzeug: Betrieben werden diese Schiffe (bis auf wenige Ausnahmen) mit vergleichsweise dreckigen Treibstoffen.

Ab dem 1. Januar 2020 darf der Schwefelgehalt im Schiffstreibstoff weltweit nur noch 0,5 Prozent betragen. Das ist zwar immer noch 500-mal dreckiger als Straßendiesel, aber damit ist der klassischen Nutzung von Schweröl ohne jegliche Abgasreinigung endlich ein Riegel vorgeschoben worden. Es stellt eine deutliche Verbesserung dar, insbesondere da neben der immensen Luftverschmutzung beim Schweröl im Falle einer Havarie auch immer die Gefahr einer Ölpest gegeben ist. Leider haben viele Reeder ihre Schiffe mit sogenannten Schwefelwäschern (Scrubber) ausgestattet, um der neuen Regelung gerecht zu werden. Diese Schiffe fahren weiter mit dem billigen, aber dreckigen Schweröl und halten den Grenzwert für die Schwefelemissionen ein, indem sie diese aus dem Abgasstrom waschen. Zu allem Überfluss landet dieses Waschwasser auch noch im Meer. Die meisten Schiffe werden zum Jahr 2020 allerdings auf sauberere Kraftstoffe umstellen und so die neuen Regeln einhalten.

Ein mittelgroßes Containerschiff von 12.000 TEU⁵ verbraucht bei voller Ladung ca. 300 Tonnen

Schweröl pro Tag. Bei einer Geschwindigkeit von durchschnittlich 20 Knoten (gutes Wetter, mehr oder weniger volle Fahrt voraus) kann ein solches Schiff in 24 Stunden 480 Seemeilen zurücklegen, das sind 888,06 km. Bedenkt man, dass die Entfernungen im Welthandel enorm sind – Hamburg-Shanghai 12.000 km – und dass zehntausende Schiffe die Weltmeere befahren, wundert es nicht, dass die Schifffahrt einen durchaus nennenswerten Beitrag zur globalen Umweltverschmutzung sowie auch zur Klimaerwärmung leistet. Die Schifffahrt ist für etwa 3 % der globalen CO₂-Emissionen verantwortlich. Das übertrifft die Emissionen Deutschlands. Der Anteil der Seefahrt könnte laut IMO eigenen Studien auf bis zu 17 % anwachsen, wenn die Schifffahrt und die Luftfahrt die letzten großen Sektoren bleiben sollten, die eine umfassende Decarbonisierung nicht technisch umsetzen.

AUSWIRKUNGEN DER SCHIFFSGRÖßEN AUF DIE UMWELT DER HÄFEN SOWIE DER FLUSSZUFÄHRTEN

Auch in der weltweiten Schifffahrt spielt Größe eine bedeutende Rolle. Unter einer lediglich schiffsbezogenen Kosten-Nutzen-Betrachtung, also der Senkung der Frachtkosten pro transportierter Tonne, sind in den vergangenen 40 Jahren Fracht- sowie Passagierschiffe immer größer geworden. Für die Häfen der Welt bedeutete das – um international wettbewerbsfähig zu bleiben – den Zwang zu einer immerwährenden Erneuerung der Hafen- und Werftanlagen, deren Kosten allerdings vom Steuerzahler und nicht von den Reedern getragen werden. Ein Ende dieses Größenwahns ist zurzeit nicht in Sicht. Auch die Kosten für die Verklappung von Baggergut aus der notwendigen Vertiefung und jährlicher Unterhaltung in den hafennahen Küstengewässern bezahlen weltweit wiederum die Steuerzahler.

Emissionen der Seeschifffahrt

Jedes Schiff verursacht beim Bau, im täglichen Betrieb, bei Reparaturen und beim Abwracken vielfältigste, zum Teil für Mensch und Umwelt giftige, Emissionen ins Wasser und in die Luft sowie als Abfall. Eines der Hauptprobleme der Welt-

Handelsschifffahrt einschließlich der Kreuzschifffahrt ist dabei die Verwendung von Schwerölen als Treibstoff.

Emissionen aus dem Schornstein

Aus der Verbrennung von Treibstoffen entstehen vor allem Kohlendioxid (CO₂), Schwefel- und Stickoxide, Ruß, Feinstaubpartikel, aber auch andere giftige Luftschadstoffe. Über den Schornstein belasten sie die Umwelt.

Für Schwefel wird sich das allerdings mit der IMO 2020 Regelung, die am 1. Januar 2020 in Kraft treten wird, spürbar ändern. In der Erprobung sind vielfältige neue bzw. bereits vorhandene Alternativen zum Schweröl: etwa Erdgas (LNG), Marine-diesel, Biodiesel, Alkohol oder Wasserstoff. Eine Reihe von Reedereien, die weiterhin Schweröle als Treibstoffe nutzen wollen, rüsten ihre Schiffe mit sogenannten Abgaswäschern nach. Auch hier lauert die Tücke im Detail: Bei offenen Systemen von Abgaswäschern geraten die zurückgehaltenen Schadstoffe mit dem Abwasser ins Meer.

Auch beim Kohlendioxid soll sich etwas tun. Die Vision der Schifffahrtsbranche lautet: CO₂-neutraler Transport! Bis 2050, so beschloss es die IMO, soll sich der CO₂-Ausstoß aus der Weltschifffahrt um 50 Prozent verringert haben. Da die Pariser Klimaziele für den Verkehr zu diesem Zeitpunkt bereits null Emissionen vorsehen, müssen diese Ziele verschärft werden, wenn sie mit den globalen Zielen nicht in Konflikt geraten sollen.

Emissionen aus dem Schiffsbetrieb

Ein weiteres Problem bilden die Abwässer aus dem täglichen Schiffsbetrieb. Bis heute dürfen Schiffe einen Teil ihrer Abfälle und Ölgemische aus dem Maschinenbetrieb in den Weltmeeren „über Bord“ entsorgen, nur für wenige Zonen gibt es Einschränkungen. Hinzu kommen Abwässer und Abfälle aus der Reinigung von Tanks und Ladungsräumen, die oft einen erheblichen Anteil an Ladungsresten enthalten. Auch hier gibt es spezielle Gebiete auf den Meeren, wo diese Abwässer (z.B. von Tankern) ins Meer abgelassen werden dürfen. Bei Kreuzfahrtschiffen fallen zudem Sanitär- und Küchenabwässer in großen Mengen an.

Lärmemissionen

Wasser transportiert Schallschwingungen wesentlich besser als Luft. Über langwellige Schallsignale können z.B. Wale tausende Kilometern weit miteinander kommunizieren. Die Schifffahrt und andere Meeres-Nutzungen des Menschen erzeugen vielfältigste Störgeräusche, die die Meeresumwelt stark beeinträchtigen. Ein weiteres Problem geht von den Frequenzen von Radar und Sonar für die Meereslebewesen aus.

Viele dieser Schall- und Druckwellen könnten über einfache technische Mittel reduziert oder gar vermieden werden. Die Hälfte der Schallemissionen von Seeschiffen stammt laut einer Studie von Ocean-Care aus nur 15 % der lautesten Schiffe. Folgerichtig fordert die Studie daher, diese Schiffe aus der Flotte zu eliminieren. Darüber hinaus solle die Lärmabstrahlung der lautesten 42,8 % der Flotte vermindert, Geschwindigkeitsbeschränkungen eingeführt und eine Verringerung der abgegebenen Lautstärke bei allen Schiffen um 3 dB angestrebt werden.

Emissionen der industriellen Fischerei

Ein weiteres nicht zu unterschätzendes Problem bilden die Abfälle und Hinterlassenschaften aus der hochindustrialisierten Fischerei sowie die Folgen der Überfischung, z.B. Entsorgung des Beifangs über Bord, Netzreste (meist aus Plastik) sowie illegale Fischerei. Hinzu kommen die Abwässer aus der Fischindustrie (auf See als auch an Land) sowie die negativen Folgen der Fischfarmen für die Meeresumwelt.

Emissionen bei Seeunfällen

Eine Belastung der Meeresumwelt geht von den verschiedensten Arten von Schiffshavarien aus. Etwa, wenn Ladung während der Reise über Bord geht oder bei Feuer an Bord. Immer wieder geraten Containerschiffe in Brand. Das verunreinigte Löschwasser gelangt dabei in großen Mengen ebenso ungefiltert ins Meer, wie etwaig betroffene giftige Ladung. Bei Havarien und Schiffsuntergängen geraten über Leckagen nicht nur Treibstoffe, sondern auch große Mengen an (giftiger) Ladung ins Meer – wenn sich die Unglücke in Küstennähe ereignen, zeitnah auch an die Küsten und Strände.

Emissionen beim Recycling von Altschiffen sowie der Weiter- und Wiederverwendung

Schon Ende des 19. Jahrhunderts galt das Abwracken von Schiffen als Pool für weiter verwendbare Teile, wie auch für Almetalle jeglicher Art. In der Zeit unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg verschrotteten in Europa England, Deutschland, Spanien, Portugal und Italien sowie überseeisch Japan und die USA Schifffahrts-Alttonnagen in großem Stil.

Ende der 1960er Jahre verschob sich das Geschäft in die aufstrebende asiatische Region. 1982 wickelten Taiwan, Südkorea und Pakistan 90 Prozent des Schrott-Weltmarktes ab. Mitte der 1980er Jahre verschob sich das Abwrackgeschäft unter fast vollständigem Verlust des technischen Niveaus an drei Strände in Asien: nach Alang im westlichen Indien, ins pakistanische Gadani sowie in die Millionenstadt Chittagong östlich des Ganges Ästuars in Bangladesch.

Weil die Reeder über den Verkauf ihrer Altschiffe an die drei rohstoffhungrigen Länder noch Geld verdienen, werden an diesen Stränden fast 80 % der weltweit anfallenden Alt-Schiffe in quasi Handarbeit und mit nur unzureichendem Schutz für Gesundheit und Umwelt abgewrackt, obwohl es weltweit genügend Kapazitäten gibt, dies auch in dafür geeigneten Werftanlagen unter Einhaltung internationaler Vorschriften zum Arbeits- und Umweltschutz zu tun. Das würde allerdings die Reeder Geld kosten und nichts einbringen.

Diese Abwrackpraxis hat weitreichende Folgen nicht nur für die dort auf den Stränden arbeitenden Menschen. Da die Schiffe bereits im Wasserbereich auseinander gebrannt werden, geraten viele Schadstoffe unkontrolliert ins Meer. Bei der weiteren Demontage gelangen die Schadstoffe zudem in den Sandboden, da die Strände nicht gegen deren Versickerung gesichert werden. Generell sind für die Behandlung und Entsorgung von giftigen Stoffen weder Fachwissen noch umweltgerechte Anlagen vorhanden.

Zwar gibt es seit 2006 die Hongkong Konvention der IMO zum Recyceln von Altschiffen. Diese ist jedoch bisher nicht in Kraft getreten. Daher hat die EU 2013 für ihren Geltungsbereich eine eigene Verordnung zum Recyceln von Altschiffen aufgestellt, die seit Ende 2018 gilt. Seitdem verlangt die EU für Schiffe unter einer EU-Flagge, dass das Abwracken von Schiffen auf dafür von der EU zugelassenen Anlagen unter ökologisch und sozial verantwortlichen Bedingungen stattfindet. Finanziert werden soll dies z.B. über eine Schiffsabwrackversicherung, die auch beim eventuellen Verkauf des Schiffes beim Schiff bleibt.

Leider umgehen die europäischen Schiffsbesitzer und Reeder durch Umflaggung auf Billigflaggen die europäische Regelung zum Abwracken und schieben ihre Altschiffe weiterhin auf die asiatischen Strände.⁵

Emissionen durch Anti-Fouling Anstriche

Unter Fouling wird die unerwünschte Ansiedlung von Organismen u.a. an Schiffsrümpfen verstanden. Viele Mikroorganismen, krustenbildende Moostierchen, Schnecken, Krebstiere, Algen und Weichkorallen sind in der Lage, sich selbst an sehr glatten oder auch fettigen Oberflächen fest anzuhängen.

Um den durch Reibung gesteigerten Bewuchs zu verhindern, werden die Unterwasserbereiche der Schiffe mit speziellen - für die Organismen giftigen - Antifouling-Farben beschichtet. Sie besitzen die Eigenschaft, sich nach einer gewissen Zeit mitsamt der angehefteten Organismen von der Schiffswand abzuwaschen und geraten so ins Meer. Diese Antifouling-Anstriche müssen daher nach einigen Jahren erneuert werden. Einige Reedereien verwenden stattdessen silikonhaltige Anstriche, die das Anheften von Organismen verhindern bzw. ein Abwaschen der Organismen in speziellen Anlagen erlauben.

Verschleppung von Organismen durch die Schifffahrt

Die an der Unterwasserbordwand sowie im Ballastwasser mitreisenden Organismen bilden schon seit den Anfängen jeglicher Schifffahrt ein gravierendes ökologisches Problem: die Verschleppung von Tier- und Pflanzenarten in andere Meeresgebiete.

Diese sogenannten invasiven Tier- und Pflanzenarten bilden eine große Gefährdung der biologischen Vielfalt im Wasser und an Land. Sie können Krankheiten verursachen und übertragen, die Infrastruktur schädigen, die vor Ort natürliche Fischpopulation be- und verdrängen und sogar bis hin zur völligen Zerstörung von lokalen Ökosystemen führen.

In der Schifffahrt reisen solche „Aliens“ am Schiffsrumpf und im Ballastwassersystem über den ganzen Erdball mit oder wandern über den Suez- und Panamakanal in sonst nicht erreichbare Meeresgebiete ein. Für das Ballastwasser gibt es mittlerweile umfangreiche internationale Vorschriften zur Besserung.

ZUSAMMENFASSUNG

Bei der weltweiten Handelsschifffahrt und ihren vielfältigen umweltschädigenden Auswirkungen gibt es kurz zusammengefasst zwei Hauptprobleme:

1. Die Schiffseigentümer bedienen sich sogenannter Billigflaggen. Damit umgehen sie strenge nationale Vorschriften u.a. für Arbeits- und Umweltstandards sowie auch die regelmäßigen und strengen nationalen Kontrollen der Industrienationen.

2. Die International Maritime Organization (IMO) ist für die Verbesserung von Umweltstandards in der Schifffahrt ein viel zu langatmiges Instrument auf dem kleinsten gemeinsamen Nenner. Neue Standards, wenn sie denn endlich verabschiedet, ratifiziert und in Kraft getreten sind, gelten oft nur für Neubauten und mit langen Übergangsfristen für bereits im Betrieb befindliche Schiffe.

Daher fordert die Kampagne „Fair übers Meer!“ (siehe auch nachfolgenden Artikel), dass der Faire Handel, die öffentliche Beschaffung sowie die Unternehmen mit staatlicher Beteiligung im Rahmen ihrer Vorbildfunktion ihre Produkte nur noch von solchen Reedereien, Hafen- und Logistikunternehmen transportieren lassen sollen, die nicht auf unstete Beschäftigung, Billigarbeitsplätze oder Leiharbeit setzen, sondern die nach Tarif bezahlen und ihre Altschiffe in nach der EU-Verordnung geeigneten Anlagen recyceln.

1 Greenhouse Gas Emissions Report vom ICCT – International Council on Clean Transportation, 2017

2 Dritter Treibhausgasbericht der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation der Vereinten Nationen (IMO), 2014

3 TEU ist eine Maßeinheit für die Größe der Standard-Container. Die Abkürzung steht dabei für „Twenty Foot Equivalent Unit“ – „Zwanzig Fuß gleichwertige Einheit“ (entspricht: 6,058 m Länge/2,438 m Breite/2,591 m Höhe mit einem Innenvolumen von 33,1 m³).

4 Die internationale NGO Shipbreaking Platform mit Sitz in Brüssel beschäftigt sich mit der Praxis des weltweiten Abwrackens von Altschiffen. Auf ihrer Webseite gibt es immer aktuelle Infos zum Thema:
www.shipbreakingplatform.org/spotlight-data-2019

FÜR MENSCHENWÜRDIGE ARBEITSBEDINGUNGEN UND MEHR UMWELTSCHUTZ IM SEEVERKEHR

Kampagne „Fair übers Meer!“

Die aktuelle Schifffahrtspolitik ist für die breite Öffentlichkeit undurchsichtig. Arbeitsbedingungen an Bord oder an Land, etwa beim Abwracken, spielen ebenso wie die ökologischen Auswirkungen kaum eine Rolle. Gleichzeitig wird die internationale Schifffahrt von staatlicher Seite zu wenig reguliert und überwacht.

Deshalb hat 2016 ein breites Bündnis aus Arbeitnehmervertretungen und Nichtregierungsorganisationen die Kampagne „Fair übers Meer!“ gestartet. Mit an Bord sind bisher: Deutsche Seemannsmission, Förderkreis Waterkant, Bremer Informationszentrum für Menschenrechte und Entwicklung – biz, das Bremer entwicklungspolitische Netzwerk – BeN, Förderkreis „Rettet die Elbe“ e.V., ver.di, BUND, Business Crime Control, NABU, Forum Umwelt und Entwicklung, fair oceans sowie das Forum Fairer Handel.



Das Bündnis fordert die Verantwortlichen in Politik und Wirtschaft auf, den Handel über See fair zu gestalten. Dazu bedarf es mehr Transparenz, einer kritischen Auseinandersetzung mit der Schifffahrt sowie eine verstärkte Einbindung der Beschäftigten und der Zivilgesellschaft in die politischen Prozesse.

Als breites zivilgesellschaftliches Bündnis wenden wir uns gegen die Praxis der Billigflaggen, unhaltbare Arbeitsbedingungen an Bord und die extremen Umweltschädigungen durch den Seeverkehr. Ein umweltfreundlicher, fairer und menschenwürdiger Seetransport ist zudem ein wichtiger Eckpfeiler bei der Umsetzung der Ziele für nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals, SDG).

Im Folgenden dokumentieren wir die Forderungen der Kampagne:

1 FÜR TRANSPARENTE TRANSPORTWEGE IN DER LIEFERKETTE

Nachvollziehbare Transportwege schaffen

Der Transportweg eines Produkts einschließlich der verwendeten Rohstoffe und Vorprodukte muss in einer allgemein nachvollziehbaren Form öffentlich gemacht werden. Alle an Produktion, Handel und Transport eines Produktes beteiligten Unternehmen müssen rechtlich verbindlich in Verantwortung für die gesamte Lieferkette und die Einhaltung menschenrechtlicher, sozialer und ökologischer Standards genommen werden.

Effektive Kontrollen einführen

Ausweitung und Verschärfung der Schiffskontrollen in allen Häfen (Hafenstaatskontrolle nach MLC2006 und MARPOL) und Einführung einer verpflichtenden alljährlichen Kontrolle nach international gültigen Standards für alle Schiffe über 30 m Länge (zertifizierte Betriebserlaubnis).

2 FÜR EINEN GERECHTEN WELTHANDEL

Billigflaggen abschaffen

Schiffe müssen die Flagge des Staates führen, in dem die am Eigentum nutznießende Person

ansässig ist. Zwischen dem tatsächlichen Eigentümer eines Schiffes und der Flagge, unter der das Schiff fährt, muss eine „echte Verbindung“ im Sinne des UN-Seerechtsübereinkommens (UNCLOS) bestehen, damit durch die Reedereien nicht länger über das Umflaggen auf sogenannte Billigflaggen eine Umgehung höherer Sozial- und Umweltstandards stattfinden kann.

Faire Verteilung der Ladung einführen

Gerechtere Verteilung des Ladungsaufkommens zwischen Ursprungs- und Zielland der Ladung (nach Schlüssel 40-40-20, entsprechend UNCTAD Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences von 1983), um einen fairen Welthandel zu befördern und den Konzentrationsprozessen in der Schifffahrt entgegenzuwirken.

3 FÜR FAIRE UND MENSCHENWÜRDIGE ARBEITSBEDINGUNGEN

Tarifverträge für alle Seeleute

Tarifliche Vereinbarungen müssen mit einer Seeleutegewerkschaft des Flaggenstaates abgeschlossen werden. Mindestens muss dabei der Mindeststandard der internationalen Transportarbeiter-Gewerkschaft ITF und die Maritime Labour Convention 2006 gelten. Die Umgehung von Menschen- und Sozialrechten an Bord von Schiffen muss deutlich schärfer geahndet werden und es gilt, niedrighschwellige Klagemöglichkeiten für Seeleute und ihre Gewerkschaften in den Hafenerorten zu schaffen.

Lohnleichheit herstellen

An Bord und in den Häfen muss der Gleichheitsgrundsatz „Gleicher Lohn für gleiche Arbeit“ für alle Beschäftigten mit ihren unterschiedlichen Nationalitäten gelten. Dies hat die IMO bis 2025 sicherzustellen. Hafendarbeit darf nur von Hafendarbeitern durchgeführt werden. Lokale Hafendarbeiter zum Schutz gegen unstete Beschäftigung dürfen weder von mitgebrachten Kräften, noch durch Leiharbeit unterlaufen werden.

4 FÜR KONSEQUENTEN UMWELT- UND KLIMASCHUTZ

Emissionen massiv reduzieren

Schiffe müssen mit hochwertigen, schwefelarmen Kraftstoffen und umweltfreundlichen Antriebssystemen fahren. Ihre Emissionen müssen so weit wie technisch möglich verringert werden:

- Landstrom aus regenerativen Quellen muss in allen Häfen für Schiffe über 30 m Länge angeboten und genutzt werden.
- Verringerung der Treibhausgase in der Schifffahrt um 50 % bis 2030.
- CO₂-neutrale Schifffahrt bis 2050.
- Halbierung der Lärmemissionen durch den Schiffsverkehr bis 2030.
- Verringerung der Schwefelabgase und anderer Luftschadstoffe durch die Schifffahrt um 75 % bis 2030.

Verbot von Abfallentsorgung auf See

Weltweites Verbot von Abfall-, Reinigungsmittel- und Ölgemischentsorgung auf See. In allen Häfen der Welt muss ein System zur verpflichtenden Abgabe von Abfällen jeder Art angeboten werden, dessen Kosten in den Hafengebühren enthalten sind.

Fairer Schiffbau und faires Abwracken

Schiffbau, Betrieb und Recycling müssen ökologisch und sozial nachhaltig geschehen. Die Schiffseigner*innen sind rechtlich verbindlich auf die Einhaltung internationaler Standards bis hin zur Verschrottung der Schiffe zu verpflichten und in Haftung zu nehmen (Abwrackversicherung). Abwracken darf nur in zugelassenen Abwrackwerften erfolgen, die von der ILO zertifiziert sind.

Weitere Informationen zur Kampagne unter:

www.fairuebersmeer.de



BESTANDSAUFNAHME: UNFAIRER TRANSPORT FÜR FAIRE PRODUKTE?

Marco Klemmt

Über 90 % der weltweit transportierten Ware kommt über die Weltmeere. Auch für den Fairen Handel ist die Seefracht existenziell: Hier gelangen nahezu 95 % der Produkte per Schiff nach Europa. Vor allem über die Häfen Rotterdam, Bremen und Hamburg erreichen die Rohstoffe bzw. fertigen Produkte auf dem Landweg die weiterverarbeitenden Unternehmen oder direkt die Warenlager der deutschen Fair-Handels-Importeure.

Im Fairen Handel wurde der Transport bisher hauptsächlich unter dem Aspekt als Herausforderung gesehen, die fairen Produkte möglichst gut und sicher über die Meere nach Deutschland zu bekommen. Denn mit dem Verkauf der fair gehandelten Ware sollten die Arbeits- und Lebensbedingungen der Produzent*innen in den Erzeugerländern verbessert werden.

Heutzutage haben die Fair-Handels-Importeure den Transport in ihrer Lieferkette als blinden Fleck identifiziert und stellen sich dieser Herausforderung. Sie nehmen die prekären Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute sowie die schädlichen Auswirkungen des Transportmittels auf Umwelt, Mensch und Natur verstärkt in den Blick.

Allerdings ist der Anteil fair gehandelter Produkte am globalen Transport äußerst gering. Die gesamte Jahrestransportmenge aller deutschen Importeure zusammen würde nicht eines der weltweit über 6.000 Containerschiffe füllen – nicht einmal für eine Fahrt.

Einige wenige Frachtsegler transportieren zwar seit einigen Jahren Kaffee- und Kakaobohnen, Rum und andere fair gehandelte Produkte von

Süd- und Mittelamerika nach Europa. Sie bedienen allerdings meist nur eine feste Route. Im Vergleich zu den Containerschiffen haben sie eine sehr viel längere Fahrzeit und zudem einen erheblich geringeren Frachtraum, der meist nur das Volumen von bis zu 2 Containern umfasst. Zur Erinnerung: Moderne Containerschiffe haben eine durchschnittliche Ladekapazität von über 10.000 Containern, die größten bis zu 20.000.

Die Fair-Handels-Unternehmen haben also wenig Alternativen. Angesichts der geringen Frachtmenge hat selbst die GEPA als Europas größter Fair-Handels-Importeur kaum Verhandlungsspielraum bei der Auswahl der benötigten Reedereien. Kleine Organisationen wie etwa die MITKA, die Kaffee aus Mittelamerika importiert, sind froh, „wenn sie unsere Ware überhaupt mitnehmen.“ Zudem ist manchmal das Frachtvolumen so gering, dass die Produkte als Stückgut aufgegeben werden und sich die Fair-Handels-Importeure wie etwa El Puente manchmal den Container mit anderen Unternehmen teilen müssen.

Gerade die größeren Fair-Handels-Unternehmen wie GEPA, El Puente oder WeltPartner, die mit einer Vielzahl an Produzent*innen auf verschiedenen Kontinenten zusammenarbeiten, stehen vor einer weiteren Herausforderung: Sie benötigen Reedereien, die mit ihren Schiffen viele verschiedene Häfen anfahren. Das Angebot an solchen Reedereien ist beschränkt. Vergleichsweise einfacher haben es da Fair-Handels-Unternehmen, die nur ein oder sehr wenige Produkt/e importieren und die für den Transport ihrer Waren auf Standardrouten zurückgreifen können, wie etwa BanaFair mit seinen Bananen.

Erschwert wird die Situation dadurch, dass generell die Auftraggeber in der Regel keine Einflussmöglichkeiten haben, welches Schiff ihre Waren transportiert. Sie schließen die Verträge mit der Reederei ab, die im Bedarfsfall ohne vorherige Rücksprache mit dem Auftraggeber oder gar ohne dessen Einwilligung kurzfristig sogar Schiffe anderer Reedereien nutzt, um die Lieferungen zum gewünschten Termin zu ermöglichen.

Im Kaffee- und Kakaosektor kommt hinzu, dass die beiden Handelspartner hier während der Erntezeit darauf bedacht sind, die Ware möglichst auf direktem Wege nach Deutschland zu verschiffen. Denn einerseits würden Lagerkosten im Ursprungsland die Kosten erhöhen und andererseits haben die Importeure den Anspruch, ihre Handelspartner möglichst erntezeitnah zu bezahlen. Gerade in den Erntezeiten kommt es aber immer wieder zu Engpässen in der Verfügbarkeit von Schiffen, so dass die Importeure gezwungen sind, mit denjenigen Reedereien zusammenzuarbeiten, die dann über freie Kapazitäten verfügen.

Hier wird das Dilemma des Fairen Handels deutlich: Einerseits der Wunsch auch auf faire Bedingungen beim Transport zu achten bzw. diese einzufordern und andererseits seine Verantwortung den langjährigen Handelspartnern gegenüber.

Gleichwohl sind sich die Importeure bewusst, dass sie auf der rein ökonomischen Ebene nicht über ernsthafte Druckmittel verfügen, um den Reedereien Forderungen zu stellen. Auch eine politische Lösung braucht noch viele Jahre, da sie nur international Sinn macht. Dennoch sehen sich die Fair-Handel-Importeure nicht als gänzlich einflusslos: Ein erster Schritt zur Verbesserung könnte ein Kriterienkatalog für Reedereien sein.

Um dieses Dilemma aufzulösen, sind Fair-Handels-Unternehmen auf der Suche nach Bündnispartnern. In Zeiten, in denen in der Gesellschaft zumindest schon einmal über die umwelt- und klimaschädlichen Aspekte von Schiffsemissionen diskutiert wird, scheint es möglich, die notwendigen sozialen Aspekte nun auch anzugehen.

Denn nur so scheint sich etwas bewegen zu lassen: Über die Erzeugung von Öffentlichkeit zu den unsäglichen Bedingungen an Bord und die Notwendigkeit, daran politisch etwas zu ändern.

Der Faire Handel stellt sich dieser Herausforderung.



SCHIFFSTRANSPORT VON FAIRTRADE-PRODUKTEN

TransFair e.V.

Bisher wird der Transport von fair gehandelten Gütern nur bei einigen wenigen Produkten wie zum Beispiel Fairtrade-Schnittrosen diskutiert und konzentriert sich dabei stark auf Umweltaspekte. Seit einiger Zeit beinhaltet die Debatte um den Fairen Handel aber auch die Frage des „fairen Transportes“ hinsichtlich Arbeitsbedingungen und Menschenrechten, insbesondere bezüglich des Schiffstransportes.

HANDLUNGSSPIELRAUM VON FAIRTRADE

Obwohl die weit überwiegende Mehrheit der fair gehandelten Waren aus Ländern des globalen Südens über den Seeverkehr verschifft wird, steht die Debatte über diese Sozial- und Umweltfragen im Transportbereich noch am Anfang. Grundsätzlich muss allerdings davon ausgegangen werden, dass der derzeitige Handlungsspielraum speziell

von Fairtrade bezüglich Arbeitsrecht und Umweltschutz in der Seeschifffahrt geringer ist als der von anderen Fair-Handels-Akteuren.

Anders als Fair-Handels-Unternehmen, welche sowohl Eigentümer der transportierten Ware als auch Auftraggeber für die diesbezüglich notwendigen Transport-Dienstleistungen sind, kann Fairtrade nicht selbst entscheiden, mit welcher Reederei/Schiff/Antrieb Fairtrade-zertifizierte Ware transportiert wird: Das Fairtrade-System besteht unter anderem aus Standardsetzer, Zertifizierer und Produzentennetzwerken, ist selbst aber kein Unternehmen und damit weder Eigentümer der via Schiffstransport aus den Ursprungsländern kommenden Fairtrade-zertifizierten Ware, noch Eigentümer der entsprechenden Frachtschiffe. Deshalb hat Fairtrade keinen direkten Einfluss auf die Transportbedingungen von Fairtrade-zertifizierten Waren.

Gekürzte, redaktionell bearbeitete Version. Die Vollversion ist abrufbar unter: www.fairtrade-deutschland.de

Die Schiffe gehören den Reedereien und die transportierten Fairtrade-zertifizierten Produkte den Unternehmen, die sie importieren (lassen). Fairtrade entscheidet daher nicht, wo, wann, mit welchem Schiff und von welcher Reederei die Schiffs Transporte von Fairtrade-zertifizierten Waren erfolgen. Nur der Eigentümer – also das jeweilige (Fair-) Handelsunternehmen – nicht aber Fairtrade kann entscheiden, wie und unter welchen Umständen dessen Ware transportiert wird. Fairtrade hat deshalb kaum eine Handhabe, den Eigentümern von Schiffen oder Fairtrade-zertifizierten Waren vorzuschreiben, unter welchen Konditionen der Schiffstransport zu erfolgen habe. Mittelfristig vorstellbar wäre allerdings eine Art Anerkennung oder Kennzeichnung/Honorierung, falls die Fairtrade-Waren besonders sozialverträglich und umweltfreundlich transportiert würden.

Zwar gibt es im Fairtrade-Händlerstandard unter anderem Kriterien für die Gewährleistung der Einhaltung von Arbeitsrechten und der ILO-Kernarbeitsnormen sowie (bisher noch freiwillige) Kriterien für die CO₂-Reduktion entlang der Lieferkette. Aber derzeit ist der Fairtrade-Händlerstandard nicht speziell auf Transport/ Seeschifffahrt ausgerichtet, sondern eher auf die zertifizierten Export-/ Importunternehmen, Handelsunternehmen und Hersteller von Fairtrade-zertifizierten Endprodukten. Dabei geht es bezüglich des Transports vor allem um Transparenz und Rückverfolgbarkeit sowie um Dokumentation und separate Handhabung von Fairtrade-zertifizierten Waren. Auch stellt sich die Frage der Durchsetzbarkeit privater Standards in internationalen Gewässern ohne Gültigkeit gesetzlicher Regelungen, auf die aufgebaut werden könnte.

In der nächsten Überarbeitung des Fairtrade-Händlerstandards (voraussichtlich 2020/21) wird die Frage des Schiffstransportes unter sozialen wie ökologischen Aspekten mit großer Wahrscheinlichkeit eine wesentlich bedeutendere Rolle spielen als bislang. Dies ist ebenso aus Gründen der unternehmerischen Sorgfaltspflichten (HRDD, Human Rights Due Diligence) entlang der Liefer-

kette einschließlich des Transportes geboten; dieser Aspekt wird in der zukünftigen Überarbeitung des Fairtrade Trader Standards ohnehin eine zentrale Rolle spielen.

VERANTWORTUNG DER POLITIK

Eine Verbesserung des gegenwärtigen Seerechts obliegt also zuallererst der internationalen Politik. Fairtrade setzt sich deshalb auf politischer Ebene für Verbesserungen ein. So werden konkrete Forderungen an den Handel, die Politik und Wirtschaft gestellt, damit sich die ordnungspolitischen Rahmenbedingungen für den globalen Warenhandel langfristig verändern. Unter anderem werden die EU und die Bundesregierung dazu aufgefordert, eine verbindliche Berichtspflicht zur Nachhaltigkeit in Unternehmen einzuführen und eine klare Sorgfaltspflicht und Verantwortungsübernahme für Menschenrechte und Umwelt in globalen, regionalen und lokalen Lieferketten durch alle Akteure zu übernehmen.

Neben der Arbeit durch TransFair auf Bundesebene betreibt Fairtrade vor allem auf EU-Ebene durch das Fair Trade Advocacy Office in Brüssel Lobbyarbeit, um aktiv auf die Handelspolitik der EU Einfluss zu nehmen – und zwar bezüglich der gesamten Lieferketten, einschließlich des Transportes. Das gilt ausdrücklich auch für Importeure von fair gehandelten Produkten.

Bezüglich der Transportemissionen fordert TransFair eine ordnungspolitische Rahmensetzung zur Förderung eines umweltfreundlicheren Transportes, wie etwa eine CO₂-Steuer oder -Abgabe, und eine niedrige Mehrwertsteuer für nachhaltige Produkte und Dienstleistungen.

Fairtrade strebt langfristig an, mit dem Siegel zu dokumentieren, dass die Ware nicht nur fair produziert, sondern auch fair und emissionsarm transportiert wurde. Die gesamte Transportkette sollte fair ausgestaltet werden. Bis dahin ist es allerdings noch ein langer Weg, aber erste Weichenstellungen sind getan.

KRITERIEN FÜR EINE FAIRE SEEFAHRT

Matthias Ristau, Seemannspastor der Nordkirche

Was könnten Qualitätskriterien sein, die über verbesserte Mindeststandards hinausgehen, um den Seetransport fairer zu gestalten? Wie können (Fair-Handels-)Unternehmen eine faire Reederei erkennen?

Um mit Reedereien und Logistikunternehmen sowie mit politischen Entscheidungsträger*innen ins Gespräch zu kommen, bedarf es Kriterien, deren Einhaltung zu fairen Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute führen können. Vorschläge für Kriterien hat Matthias Ristau von der Seemannsmission mit Unterstützung von Peter Geitmann, ver.di, erarbeitet. Diese wurden im Rahmen des Fachgesprächs diskutiert und dienen als Grundlage für weitere Gespräche.

1 ARBEITSVERTRÄGE

Im Normalfall muss es durchgehende Arbeitsverträge für die Seeleute geben. Wo das nicht möglich ist (z.B. weil es, wie auf den Philippinen, rechtlich verboten), muss es eine sichere Option auf Wiederanheuern für Seeleute geben. Das könnte dadurch sichergestellt werden, dass den Seeleuten beim Abheuern schon der neue Vertrag angeboten wird. Dabei sollte der Urlaub nach der Reise Teil des alten Arbeitsvertrages mit fortlaufender Krankenversicherung sein. Das wäre eine deutliche Verbesserung zu heute, da der Vertrag jetzt mit dem Erreichen der Heimat endet, der Urlaub zwar in Geld ausgezahlt wird, aber nicht mehr zur Arbeitszeit zählt. Im Urlaub sind die Seeleute also nicht durch ihren Arbeitgeber krankenversichert.

2 TARIF

Die Regelungen im Haustarif sollten auf dem Vertrag der Internationalen Seeleutegewerkschaft, ITF, basieren und in keinem Punkt schlechter sein. Im Gegenteil: die Heuer sollte um 9 % deutlich erhöht werden.

3 RENTE

Die Seeleute bekommen im Haustarif eine betriebliche Altersversorgung.

4 RUHEZEITEN

Die Ruhezeit muss mindestens acht Stunden am Stück betragen. Pro Tag stehen den Seeleuten mindestens 12 Stunden Ruhezeit zu.

5 ZUGANG ZUM INTERNET

Das Internet ist oft die einzige Verbindung zur Familie. Der Kontakt zu ihr ist für die psychische Gesundheit der Seeleute außerordentlich wichtig. Seeleute dürfen das Internet an Bord kostenlos (1GB/Monat) nutzen.

6 GEFÄHRDUNGSBEURTEILUNG

An Land sind Gefährdungsbeurteilungen mit der Benennung von Risiken und Maßnahmen zur Verbesserung Standard bei Unternehmen. Um Gefahren durch Unfälle sowie körperliche und psychische Belastungen im Alltag und in besonderen Situationen auch an Bord zu minimieren, sind Maßnahmen zur Verbesserung der gesundheitlichen Vorsorgepflicht durchzuführen.

7 RECHT AUF LANDGANG

Die für das Schiff verantwortliche Reederei muss eine Policy haben, die den Seeleuten möglichst oft Landgang ermöglicht.

8 RECHT AUF AUSHÄNDIGUNG DES PASSES IM HAFEN

Seeleuten wird bei Landgang ihr Pass ausgehändigt. Sie brauchen ihn beim Landgang während der Fahrten, um zum Beispiel Geld nach Hause zu überweisen oder um SIM-Karten für den Internetzugang zu kaufen. Der Pass wird bei Reiseantritt an Bord zentral verwahrt und oft nicht ausgehändigt.

9 ANREISE & HEIMSCHAFFUNG

Die Anreise von zu Hause zum Schiff und der Rücktransport nach Ende des Vertrages wird vom Reeder bezahlt. Oft reisen die Seeleute von weither an. Bei Reisezeiten über acht Stunden sollte die Anreise per Flugzeug erfolgen. Außerdem sollten die Seeleute mindestens eine Übernachtung an Land erhalten, um sich vor Dienstantritt zu erholen, da sie oft über mehrere Zeit- und Klimazonen anreisen.

10 BESCHWERDEMÖGLICHKEITEN

Es braucht eine aktive Politik zur Ermöglichung von Beschwerden. Es muss für die Seeleute klar erkennbar sein, dass Fehlermeldungen und Beschwerden erwünscht sind und keine negativen Konsequenzen haben. Führungskräfte, die etwas anderes vermitteln, müssen dafür sanktioniert werden.

11 TRANSPARENZ UND KOOPERATION MIT GEWERKSCHAFTEN

Damit die Kriterien greifen können, muss ihre Einhaltung kontrolliert werden. Nur eine aktive Transparenzpolitik seitens der Reedereien sowie die konstruktive Zusammenarbeit mit Gewerkschaften (ITF) und ICMA-Partnern ermöglicht die notwendige Überprüfung.

12 ÜBERPRÜFUNGSVERFAHREN

Die Reederei verpflichtet sich vertraglich gegenüber dem Fair-Handels-Unternehmen, die Bedingungen einzuhalten. Dies wird an ITF und die Seemannsmissionen weitergegeben und auch den Seeleuten mitgeteilt, die sichere Beschwerdemöglichkeiten bekommen. Damit können ITF-Inspektoren die Kriterien überprüfen und Seeleute sich beschweren, wenn die Punkte nur auf dem Papier erfüllt werden.



Um ein Zeichen für umweltfreundlichen Warentransport zu setzen, ließ das Fair-Handels-Unternehmen El Puente in 2019 einen Teil seines Kaffees aus Nicaragua per Segelschiff transportieren. Auf dem Bild ist die Löschung des Segelfrachters Avontuur im Hamburger Hafen zu sehen.

DER BEITRAG DER FAIR-HANDELS-AKTEURE

Marco Klemmt

Faire Löhne, gute Arbeits- und Lebensbedingungen, umweltfreundliche Produktion, Verarbeitung und Transport. Das ist der Anspruch des Fairen Handels. Was auf der Seite der Produzent*innen bereits gut funktioniert, steckt im Bereich des Transportes sowohl auf dem See- als auch dem Landweg noch in den Kinderschuhen.

Doch welchen Handlungsspielraum haben die Akteure des Fairen Handels angesichts der wenig schlagkräftigen ökonomischen Argumente?

Hier kommt der Faire Handel als politische Bewegung ins Spiel. Ähnlich wie in der Nachhaltigkeits-, Welthandels- und Wachstumsdiskussion kann der Faire Handel mit seinem Handels- und Transportvolumen allein nicht die Lösung über sein Trans-

portvolumen schaffen. Aber er kann Denkanstöße geben, gesellschaftliche Rahmenbedingungen verändern, politisch zur richtigen Weichenstellung beitragen.

Debatten, wie wir sie heutzutage zum Beispiel im Bereich der Unternehmensverantwortung erleben, wären ohne den Fairen Handel nicht denkbar gewesen bzw. völlig andere geworden.

In Zeiten, in denen immer mehr Menschen sich Gedanken machen, wie und wo ihre Produkte hergestellt werden und welche ökologischen Folgen diese Produktion hat, bietet sich nun - in neuen Allianzen - die Chance, auch das Thema „Transport“ in die Diskussion einzubringen und zivilgesellschaftliches Bewusstsein zu schaffen sowie

Veränderung in der Lebens- und Arbeitswelt der Seeleute und Fahrer*innen an Land einzufordern.

Fair-Handels-Akteure und Organisationen der Kampagne „Fair übers Meer!“ haben in dem Fachgespräch verschiedene Ansatzpunkte herausgearbeitet, die weiterverfolgt werden sollen.

AUFTRAGSVOLUMEN BÜNDELN

Um gegenüber den Reedereien mehr Gewicht zu bekommen, könnte darüber nachgedacht werden, inwieweit eine gemeinsame Anfrage - eventuell über eine Agentur - möglich wäre. Gleichzeitig sollte eine Vernetzung mit anderen Importeuren nachhaltiger Produkte gesucht werden. Neben dem reinen ökonomischen Effekt würde somit auch das Thema des fairen Transportes breitenwirksamer in andere Branchen transportiert.

NEUE ALLIANZEN SCHMIEDEN

Transport hat viele Facetten. Keine Organisation, die sich für einen umweltfreundlicheren, faireren und menschenwürdigeren Seetransport einsetzt, kann daher alle Aspekte bedienen. Zudem sind die Akteure im Fairen Handel weder Expert*innen in Fragen der Seefahrt noch ist der Faire Handel ein Pionier im Bereich Transport. Hier sind neue Allianzen gefragt, wie sie z.B. das Forum Fairer Handel in der Kampagne „Fair übers Meer!“ eingeht. Mit Umweltverbänden und -initiativen, anderen entwicklungspolitischen Akteuren und der Deutschen Seemannsmission werden Interessen gebündelt und neue Zielgruppen erreicht. Diese Zusammenarbeit soll intensiviert werden.

GEMEINSAMEN KRITERIENKATALOG ENTWICKELN

Eine standardisierte Anfrage seitens der Importeure wäre hilfreich, um bei Reedereien Veränderungen anzustoßen. Ein gemeinsam erarbeiteter Kriterienkatalog für die Vergabe von Transportaufträgen könnte darüber hinaus auch Importeuren aus anderen, der Nachhaltigkeit verbundenen

Branchen wie etwa dem biologischen Anbau, der nachhaltigen Holz- und Papierwirtschaft, der Textilbranche oder den erneuerbaren Energien als Orientierung dienen.

Die Kriterien müssen sich an Realitäten orientieren und an vorhandene Abkommen wie etwa das Rahmenwerk für menschenrechtliche Sorgfaltpflichten (HRDD: Human Rights Due Diligence), den ILO-Kernarbeitsnormen und der Maritime Labour Convention (siehe S. 6), als Referenzpunkte anknüpfen. Hier gilt es jedoch, die Mindeststandards hochzusetzen.

In Verbindung mit einer zu schaffenden Öffentlichkeit für das Thema könnte ein solcher Kriterienkatalog dazu führen, dass sich Reedereien mehr ihrer sozialen und ökologischen Verantwortung bewusst werden und entsprechend handeln. Wie ein solcher Kriterienkatalog aussehen kann, beschreibt Matthias Ristau auf Seite 19.

REEDEREI – RANKING STATT SIEGEL

Ein Siegel für den fairen Seetransport wird von der Kampagne „Fair übers Meer!“ als schwierig eingestuft. Dennoch wäre es überlegenswert zu schauen, inwieweit es anhand eines noch zu erarbeitenden Kriterienkataloges möglich wäre, eine Art „Reederei-Ranking“ zu veröffentlichen. In Zusammenarbeit etwa mit der Stiftung Warentest oder Ökotest könnte so die „fairste Reederei“ herausgefunden und öffentlichkeitswirksam präsentiert werden.

Um auch auf Seiten der Reedereien das Interesse für einen solchen Kriterienkatalog zu wecken, soll das Ranking ausdrücklich einen positiven Charakter haben und die fortschrittlichen Reedereien in den Vordergrund stellen. Somit böte ihnen dieses Ranking durchaus einen Mehrwert.

LEUCHTTÜRME MITNEHMEN

Auch im Bereich Seetransport haben sich Unternehmen auf den Weg gemacht und stellen sich ihrer gesellschaftlichen Verantwortung. Diese gilt

es, auch seitens des Fairen Handels, zu unterstützen und gemeinsam mit ihnen über Verbesserungen zu diskutieren.

So gibt es einzelne Beispiele von Reedereien, die sich bereits auf den Weg gemacht haben, die Bedingungen für Mensch und Umwelt in ihrem Tätigkeitsfeld zu verbessern.

Mit engagierten Reedereien möchte ver.di 2020 einen Maritime Round Table mit dem Titel "Konferenz der Willigen" durchführen. Sie soll mit den Reedereien stattfinden, die sich zur Ausbildung und zur Beschäftigung von deutschen Seeleuten bekennen. Die EU-Beihilfe-Verordnung gestattet den EU-Staaten ausdrücklich, den Bereich der Seeschifffahrt zu fördern, wenn im Gegenzug das Know-how erhalten und gesteigert wird. Ver.di fordert, dass alle Förderungen, auch die Tonnagesteuer, an die Beschäftigung des Seeleute-Know-hows und an die Standortsicherung gebunden sein müssen.

MIT FRACHTSEGLERN FÜR DAS THEMA SENSIBILISIEREN

Der Faire Handel sollte Möglichkeiten ausloten, wie er nachhaltig transportieren kann. Der Transport Frachtsegler bietet dabei die Möglichkeit, das Bewusstsein für die Art und Weise des weltweiten Warentransportes medienwirksam zu schärfen. Fair-Handels-Unternehmen wie El Puente, El Rojito, MITKA und Café Chavalo nutzen diese Option, um Kaffee aus Mittelamerika nach Deutschland zu verschiffen. Mehr als eine Insellösung können die Frachtsegler (derzeit) wohl angesichts der geringen Ladekapazität selbst für den Fairen Handel nicht sein.

Aber sie stoßen eine andere Diskussion an: Was brauchen wir wirklich? Was kann regional erzeugt werden? Was brauchen wir wirklich von Übersee? Reichen dafür vielleicht doch irgendwann (deutlich größere) Frachtsegler aus?

Bei der Diskussion um Frachtsegler gilt auch folgendes zu bedenken: die Crew besteht (heutzutage)

noch häufig auch aus engagierten jungen Menschen, die extra für die ganze Tour oder auch nur für eine Teilstrecke an- und danach wieder abreisen. Dies geschieht dann nicht selten per Flugzeug. Für die Mitfahrt etwa auf der „Aventuur“ müssen sie zudem bezahlen. So gesehen sind Frachtsegler per se weder komplett emissionsfrei unterwegs noch verbessern sie die sozialen Bedingungen für die Seeleute.

THEMA SETZEN

Der Faire Handel hat immer wieder bewiesen, dass er Themen auf die (gesellschafts-)politische Ebene bringen kann. Dazu müssen sich die Akteure des Fairen Handels intern abstimmen und mit Bündnispartnern zusammenarbeiten.

Anlässe, das Thema innerhalb der Fair-Handels-Bewegung zu platzieren, böten der alljährliche World Fair Trade Day (in Deutschland: Weltladen-Tag) sowie der in 2021 in Berlin stattfindende internationale WFTO-Kongress in Berlin.

Für die Außenkommunikation sollte zeitnah ein Kriterienkatalog erarbeitet und verabschiedet werden. Als Bausteine für die Öffentlichkeitsarbeit eignen sich zudem die eigenen Module sowie diese Dokumentation. Auch könnten die Fair-Handels-Importeure ihre Homepage überarbeiten und um den Aspekt „Transport“ ergänzen.

Um das Thema besser politisch zu besetzen, überlegt die Kampagne „Fair über Meer“ der Kampagne „Initiative Lieferkettengesetz“ beizutreten. Zudem wird ein eigenes Positionspapier zum „Fairen Seetransport“ anvisiert.

KEIN LIEFERKETTENGESETZ OHNE FAIREN TRANSPORT

Ein wichtiger Hebel sind politische Forderungen nach sozial- und umweltgerechten Transporten. Freiwillige Selbstverpflichtungen, so zeigen andere Bereiche wie etwa Kakao, reichen nicht aus. Nur mit Gesetzen lassen sich die Bedingungen

für Mensch und Umwelt verbessern. Es gilt daher, einerseits genügend Nachfrage seitens der Auftraggeber für andere Bedingungen zu erzeugen und andererseits mit Kampagnen Öffentlichkeit zu den unsäglichen Bedingungen an Bord zu schaffen sowie die Notwendigkeit, daran politisch etwas zu ändern, zu erwirken.

Das Forum Fairer Handel ist, ebenso wie der Weltladen-Dachverband, Träger der bundesweiten Kampagne „Initiative Lieferkettengesetz“. Hier gilt es, gemeinsam darauf zu drängen, auch diese Aspekte mit aufzunehmen, damit die faire Lieferkette nicht frühzeitig am Bindeglied Transport zerbricht. www.lieferkettengesetz.de

MOMENTUM NUTZEN

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass es jenseits der ökonomischen Ohnmacht, politische und gesellschaftliche Hebel gibt, das Thema „Fairer Seetransport“ auf die Agenda zu hieven. Es muss darum gehen, die Zusammenarbeit mit Bündnispartnern, auch aus Gründen der vorhandenen Expertise, sowie mit der Schifffahrtsbranche zu intensivieren.

Denn in Zeiten, in denen in der Gesellschaft zumindest schon über die umwelt- und klimaschädlichen Aspekte von Schiffsemissionen diskutiert wird, scheint es möglich, die notwendigen sozialen Aspekte nun hinzuzufügen.

ANGERISSENE ASPEKTE

Darüber hinaus wurden die folgenden Aspekte der Thematik im Rahmen des Workshops angerissen, konnten aber aufgrund der zeitlichen Begrenzung nicht ausführlich diskutiert werden.

„Faire Angebote“ der Reedereien

Auch wenn ein Kriterienkatalog konkrete Eckpunkte vorgeben würde, bleibt die Herausforderung zu definieren, was genau ein „faires Angebot“ ausmacht. Hier fehlt es schlicht noch an einer fundierten Datengrundlage. Ein Forschungsprojekt könnte hier Abhilfe schaffen.

Auswahl einer Projektregion

Nicht weiter vertieft wurde die Anregung, sich anhand einer Projektregion eine faire Transportlieferkette genau zu betrachten und zu schauen, inwieweit Ergebnisse auf andere Häfen übertragbar sind.

Landtransport

Behandelt man den Seetransport, drängt sich auch die Frage des fairen Landtransportes auf. Im Erzeugerland entscheiden darüber in der Regel die Kooperationspartner vor Ort. Größeren Einfluss haben Fair-Handels-Importeure bei dem Landtransport hierzulande: Die Beschaffung von Informationen ist deutlich einfacher, der Kontakt zu regionalen Speditionen oft direkter. Dennoch spielten bisher soziale Aspekte beim Transport auch hier eine eher untergeordnete Rolle.

