



Museums Victoria/Unsplash

SEEMANN, LASS DAS TRÄUMEN, DEINE HEIMAT IST DAS MEER

Das Meer als bedeutender Lebensraum auf unserem Planeten

Wer liebt es nicht? Die Weite bis zum Horizont. Himmel und Wasser verschmelzen. Die vielfältigen Farben des Meeres, mal blau, türkis oder grau, mal rau, mal ruhig. Wenn uns eine frische Meeresbrise um die Nase weht, bekommen wir den Kopf frei. Das Meer wirkt beruhigend und aufregend zugleich.

Das Meer ist aber auch Lebensraum und Arbeitsplatz vieler Menschen, nicht zuletzt der durch den zunehmenden Warenverkehr immer wichtiger werdenden Schiffsbesatzungen. Ein Job in der Seeschifffahrt ist interessant und vielseitig mit guten Karriereoptionen. KapitänIn bzw. LeiterIn der Maschinenanlage (Chief) sind ja schon vorzeigbare Titel. Allerdings steht es um die soziale Situation der Seeleute an Bord und Land, ihre physische und psy-

chische Gesundheit nicht immer zum Besten. Das sind Aufgabenfelder für eine aktive Schifffahrtspolitik.

Meere sind so vieles. Sie sind bedeutende Transportwege, ca. 90 Prozent aller Waren werden über den Wasserweg transportiert. Sie dienen als Ernährungs- und Rohstofflieferanten, Fischerei versorgt die Menschheit und Bergbau die Industrie. Sie sind Touristenmagnete. Meere beeinflussen das Klima und die Küstenstreifen. Und Meere sind zur Müllkippe

geworden, giftige Stoffe werden immer wieder eingeleitet, Abfälle verklappt und vieles andere mehr.

Der Mensch braucht lebendige Ozeane im Gleichgewicht. Doch genau dieses bringt er zunehmend in Gefahr. Die Ozeane werden geplündert, mehr und mehr Fische werden gefangen, der Meeresboden zerstört, Sand gefördert. Bohrungen nach Öl und Gas und zunehmende Schiffskatastrophen zerstören das Gleichgewicht.

Das Meer als Arbeitsplatz

Für viele Menschen ist das Meer aber auch ein wichtiger Arbeitsplatz. Für Fischerinnen und Fischer und für die Schiffsbesatzungen der unzähligen Frachtschiffe. Übrigens ist die Seeschifffahrt nicht mehr eine reine Männerdomäne. Es arbeiten, wenn auch in noch geringem Umfang, immer mehr Frauen in diesem Bereich.

Seeschifffahrt beinhaltet sehr komplexes Wissen. Ein Schiff funktioniert wie eine Stadt. Neben dem Antrieb des Schiffes selbst müssen Wasser, Energie, Heizung, Klimaanlage, Essen, Ver- und Entsorgung sowie alles was zum Arbeits- und Lebensalltag dazu gehört, beherrscht und gemanagt werden.

Insofern ist der Titel des Shantys von Freddy Quinn, „Seemann, deine Heimat ist das Meer“, heute bei weitem nicht mehr zutreffend. Es ist ein harter Arbeitsalltag, der täglich bis zu zehn und mehr Stunden umfasst. Wochenenden und Feiertage gibt es nicht, es wird durchgängig gearbeitet und das in der Regel drei bis zehn Monate ohne größere Unterbrechung. Deutsche und europäische Seeleute sind durchschnittlich drei bis vier Monate an Bord, ausländische auch länger. Die Bordsprache ist Englisch. Besatzungen setzen sich aus mehreren Nationen und somit unterschiedlichen Kulturkreisen zusammen, was dann – so die Aussage von Seeleuten – auch zu Vereinsamung führt. Wenn man sich monatelang nicht in seiner Muttersprache unterhalten kann, wirkt sich das auf die Stimmungslage aus. Ein Stimmungsbarometer ist das Essen, die Qualität ist aber abhängig vom Verpflegungssatz, den die Reederei festlegt, sowie dem Koch bzw. der Köchin. Das Seearbeitsübereinkommen schreibt vor, dass eine qualifizierte Köchin bzw. ein Koch an Bord sein muss. Ob das immer allen Ansprüchen einer international gemischten Besatzung entspricht, ist eher zweifelhaft. Privatsphäre gibt es eigentlich nur im Bereich der Kammer. Es besteht die Vorschrift, dass Seeleute einen Anspruch auf einen eigenen Wohnraum mit Nasszelle haben.

Soziale Bedingungen an Bord

Umfragen in Reedereien haben ergeben, dass Seeleute sich Verbesserungen in folgender Reihenfolge an Bord wünschen:

1. Geregelter Einsatz- und Urlaubszeiten, grundsätzlich Einsatzzeiten von maximal drei bis vier Monaten für EuropäerInnen, für ausländische Seeleute auch kürzer, ohne genaue Festlegung.

2. Verbesserung der Kommunikationsmöglichkeiten; immer noch ist der Zugang zum Internet an Bord nur teilweise möglich und Telefonie über Satellit oft sehr teuer.
3. Bezahlung (Heuer) muss verbessert werden, die Heuern sind angesichts des Arbeitspensums und der Entbehrungen zu niedrig.

Die Bezahlung der Seeleute kam in diese Befragung erst an dritter Stelle. Dabei muss man wissen, dass der Anspruch „Gleicher Lohn für gleiche Arbeit“ an Bord der Schiffe kaum eingehalten wird. Deutsche/europäische Seeleute werden in der Regel nach dem Heuertarif (HTV See) bezahlt, ausländische nach Tarifen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF). Bezieht man in die Bewertung Urlaub mit ein, liegen die Heuern der ausländischen Seeleute deutlich unter denen der deutschen/europäischen Seeleute.

Das Bordleben ist im Wesentlichen bestimmt durch Arbeit, Essen und Schlafen. Freizeitgestaltung ist nur eingeschränkt möglich. So gibt es den Sportraum, das Schwimmbad und den Freizeitraum mit Fernseher und Musikanlage. Da aber häufig kein Empfang auf See bzw. auch im Hafen (Kräne und Umschlagseinrichtungen stören) möglich ist, funktioniert das nur mit DVD oder Video. Der Anspruch auf Landgang während der Liegezeiten im Hafen sind in einer Verordnung der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) festgeschrieben, aber bei den vorgeschriebenen Mindestbesatzungen und der im Hafen anfallenden Mehrarbeit so gut wie nicht möglich. Da ist es schon hilfreich, wenn der eine oder andere Seemann, der die Möglichkeit hat, an Land zu gehen, dann z. B. Zahnpasta, eine einigermaßen aktuelle Zeitschrift und andere Gebrauchsgüter für die Leute an Bord mitbringt.

Studie zur psychischen Gesundheit von Seeleuten

Es gibt in Europa verschiedene Studien, die sich mit dem Thema der Belastungen und der Gesundheit von Seeleuten befassen. Im Ergebnis kommen aber alle nahezu zu denselben Erkenntnissen und Bewertungen. Eine Studie der ITF und der Yale-Universität basiert auf Befragungen von 1.572 Seeleuten zu den Themen Verletzungen, Krankheiten, psychische Probleme und Gesundheitsrisikofaktoren. Die wichtigsten Ergebnisse der Studie sind:

- × 25 Prozent der Seeleute haben Depressionen (deutlich höher als bei andern Erwerbs- und Bevölkerungsgruppen).
- × 17 Prozent der Seeleute haben Angstzustände.
- × 20 Prozent der Seeleute haben Selbstmordgedanken.
- × Es gibt viel Gewalt am Arbeitsplatz.
- × Gesundheitsrisiken werden insbesondere befördert durch Stress und Übermüdung.

Die ausschlaggebenden Bewertungskriterien waren für die Seeleute vor allem Arbeitszufriedenheit, die

Unternehmenskultur, Umweltfaktoren, selbstbewer- tete Gesundheit. Die Studie formulierte davon ausge- hend eine Reihe von Empfehlungen:

- × Seeleute sollten ermutigt werden, regelmäßig Sport zu treiben.
- × Seeleute sollten einen ausreichenden, ununterbro- chenen Schlaf haben.
- × Es brauche eine Verbesserung der allgemeinen Ge- sundheit der Seeleute durch einen besseren Zugang zur Gesundheitsversorgung und zu Ärzten.
- × Es brauche eine Verbesserung der psychischen Ge- sundheit auf See; dazu gehörten eine allgemeine Verbesserung des Arbeitsumfeldes sowie eine Ver- besserung der Umweltfaktoren.

Auf viele dieser Empfehlungen haben Seeleute kei- nen direkten Einfluss. Aber insbesondere zum Ab- bau von Stress, von Übermüdung, zur Reduzierung langer Einsatzzeiten und anderen Dingen mehr sind konkrete Schritte denkbar. Unter anderem sollten Be- satzungen aufgestockt werden. Das aber wird von den Reedereien blockiert, weil es am Ende Mehrkosten bedeutet. Selbst wenn die es umsetzen wollten, kommt dann der Druck von den KapitalgeberInnen, die auf hohen Renditen bestehen. Die Personalpolitik ist hier wie anderswo die zentrale Stellschraube. Bei Treib- stoffen und anderen betriebswichtigen Verbrauchsmi- teln gibt es keine einfachen Einsparungspotentiale. So müssen dann die Seeleute dafür herhalten, was sich auf die Verschlechterung der Arbeits- und Lebensbe- dingungen auswirkt.

Schifffahrtspolitik aktuell

Das Maritime Bündnis für Ausbildung und Beschäf- tigung – bestehend aus Bundes- und Länderregierun- gen, Gewerkschaften und ReederInnen – in Deutsch- land soll genau dafür sorgen, dass der Nachwuchs im maritimen Bereich bedarfsgerecht ausgebildet wird. So steht es auch in den beiden letzten Koaliti- onsvereinbarungen der Bundesregierung. Was aber „bedarfsgerecht“ heißt, wurde von CDU/CSU und

SPD nie konkret dargestellt. Die Ausbildungs- und Beschäftigungszahlen deutscher/europäischer See- leute nehmen stetig ab. Das 2015 geschnürte Schiff- fahrtspolitische Programm des Verbands Deutscher Reeder und des Bundesverkehrsministeriums bein- haltet folgendes:

- × Die Reedereien können die komplette Lohnsteuer der Seeleute einbehalten.
- × Die Reedereien bekommen den Arbeitgeberanteil an den Sozialversicherungsbeträgen zurückerstat- tet.
- × Die Regeln für den Einsatz deutscher/europäi- scher Seeleute nach der EU-Schiffsbesetzungs- Verordnung werden so angepasst, dass anstatt wie bisher vier nun nur noch zwei Seeleute an Bord sein müssen.

Letzteres hat gravierende Auswirkungen auf Aus- bildung und Beschäftigung. Es finden sich kaum noch junge Bewerber für die Seeschifffahrt, da keine Stellen an Bord zur Verfügung stehen. Das bekommen mitt- lerweile auch die meeresbezogenen Sektoren an Land zu spüren, die Seeleute mit Seefahrterfahrungszeiten benötigen. Und das angesichts der umfassendsten Förderung, die die deutsche Schifffahrt je erhalten hat.¹ Es besteht dringender Handlungsbedarf, um maritimes Know-how in Deutschland zu erhalten. Als Exportnation darf Deutschland einen weiteren Verlust nicht zulassen.



Peter Geitmann

Der Autor ist Nationaler Schifffahrtssekretär bei ver.di.

1 Die Finanzbeiträge des Bundes an die Seeschifffahrt (Lohnnebenkostenzuschüsse und Ausbildungsplatzförderung) belaufen sich jährlich auf 57,8 Millionen Euro. Dazu kommen noch ca. 20 Millionen Euro aus der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland.

RUNDBRIEF

Forum Umwelt und Entwicklung

1/2020



VERMARKTETE MEERE

WER VERDIENT AN DER ZERSTÖRUNG DER OZEANE?

FOLLOW THE PLASTIC MONEY!

Wer profitiert von der
Verschmutzung der Meere?
› Seite 2

ZERSTÖRERISCHE FISCHEREI

Warum schaffen wir es nicht,
die Überfischung zu beenden?
› Seite 12

EIN TECHNOFIX FÜR DAS KLIMA?

Die Interessen hinter dem
Geoengineering im Meer
› Seite 23

SEEMANN, LASS DAS TRÄUMEN!

Das Meer als Arbeitsplatz
› Seite 26

ISSN 1864-0982