

Aus: *Forum Fairer Handel, Fair übers Meer? Soziale und ökologische Dimensionen des Seetransports im Fairen Handel, Veranstaltungsdokumentation, Dezember 2019*

Diese kompakte Zusammenfassung, bzw. Zusammenstellung von einigen Informationen über das oben genannte Dokument hinaus soll einen grundlegenden Einblick in die Thematik verschaffen und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Weiterführende Informationen zur Ergänzung gerne rückmelden an: weltladen.horn@gmail.com

Inhalt

Voraussetzungen

Teil A: Grundlegende Informationen zum internationalen Seetransport

1. Arbeitsbedingungen auf Frachtschiffen
2. Globalisierung und „Billigflaggen“
3. Internationales Seearbeitsübereinkommen
4. Treibstoff als Klimakiller
5. Ökologische Folgen des internationalen Seeverkehrs
6. Emissionen
7. Welche internationalen Gremien widmen sich dem Thema internationale Schifffahrt und Umweltschutz?
8. Schiffseigentümer:innen-Länder, Herkunfts- und Abwrackländer
9. Zusammengefasst: Zwei grundsätzliche Problembereiche

Teil B: Unfairer Transport für faire Produkte?

1. Das Dilemma des Fairen Handels
2. Seetransport und Fairer Handel
3. Bestandsaufnahme
4. Wie werden aktuell faire Waren transportiert?
5. Wie kann der Faire Handel zu einem menschenwürdigen und umweltfreundlichen Seetransport beitragen?
6. Die letzte Meile
7. Neue Wege gehen

Forderungen für menschenwürdige Arbeitsbedingungen und mehr Umweltschutz im Seeverkehr - „Fair übers Meer“

Argumentationsansätze

Voraussetzungen

- ein umweltfreundlicher, fairer und menschenwürdiger Seetransport ist eine Voraussetzung für die Umsetzung der Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDGs)
- Politik und Wirtschaft sind gefordert, entsprechende Maßnahmen dafür zu setzen
- die aktuelle Schifffahrtspolitik ist für die Öffentlichkeit undurchsichtig, wird von der Politik zu wenig reguliert und kontrolliert
- die Rolle der Schifffahrt in der Globalisierung ist zu wichtig, um sie weiterhin zu vernachlässigen
- aktuell verursacht die Praxis der *Billigflaggen* unhaltbare Arbeitsbedingungen an Bord und der Seeverkehr allgemein extreme Schäden an der Umwelt
- es gibt in Deutschland ein Bündnis für Transparenz und kritische Auseinandersetzung mit Schifffahrt in Deutschland in Form der Kampagne „*Fair übers Meer*“, dem neben verschiedenen NGOs auch das *Forum Fairer Handel* angehört.

Teil A: Grundlegende Informationen zum internationalen Seetransport

1. Arbeitsbedingungen auf Frachtschiffen

- weltweit gibt es ca. 1,5 Millionen Seeleute
- die meisten kommen aus China, den Philippinen, aus Russland, Indien, der Ukraine
- Seeleute sind in der Regel monatelang von ihren Familien und ihren sozialen Kontakten getrennt
- auf dem Mikrokosmos „Schiff“ gibt es je nach Rang große Unterschiede innerhalb der Crew: europäische Offiziere sind meist vier Monate an Bord und zwei Monate an Land, Seeleute aus Asien etc. und damit die überwiegende Mehrzahl der Seeleute sind dagegen oft neun Monate auf See und oft auch nur zwei Monate an Land; sie haben praktisch keinen Anteil am eigenen Familienleben
- täglich lange Arbeitszeiten, wenig Ruhe bzw. Schlaf, monatelange Schichtarbeit wirken sich negativ auf die Gesundheit aus - ebenso wie permanenter Lärm und Vibrationen
- die Gefahren durch Feuer, Havarie, Unfälle, Piraterie, Suizid oder schwere Stürme stellen eine dauernde Belastung dar

2. Globalisierung und „Billigflaggen“

- die Seefahrt ist die am meisten globalisierte Branche der Wirtschaft weltweit: Eigentümer:innen, Manager:innen, Schiffe und Seeleute kommen oft aus unterschiedlichen Ländern
- grundsätzlich gilt die Regel, dass ein Schiff die Flagge des Staates trägt, in dem sich der:die Eigentümer:in befindet
- praktisch jedoch gilt fast überall eine Ausnahme und so können Schiffe in fast jedem Land angemeldet werden
- dabei werden jene Länder bevorzugt, die für die Schiffseigentümer:innen am günstigsten sind - z.B. möglichst wenig Reglement oder wenig Steuern
- die letzten Jahrzehnte hat dadurch ein Wettbewerb dahingehend stattgefunden, welcher Flaggenstaat am wenigsten Regeln vorschreibt, bzw. kontrolliert
- Gewinnerinnen waren die „Billigflaggen“ (z.B. Panama, Bahamas, Liberia)
- dieser Wettbewerb hat sich unmittelbar auf die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Seeleute ausgewirkt

3. Internationales Seearbeitsübereinkommen

- um dem negativen Wettbewerb der Billigflaggen entgegenzuwirken, setzten sich Gewerkschaften und einzelne Reedereien unter Einbeziehen der internationalen Arbeitsorganisation für fairere Bedingungen auf Schiffen ein
- 2006 wurde ein internationales Seefahrtsübereinkommen beschlossen, das 2013 in Kraft getreten ist: die *Maritime Labour Convention (MLC)*

- darin werden (nur, aber immerhin) Mindeststandards für Leben und Arbeit an Bord festgelegt (Mindestanforderungen für die Arbeit auf Schiffen, Beschäftigungsbedingungen, Arbeitsverträge, Regelungen für Unterkünfte, Freizeiteinrichtungen, Verpflegung, medizinische Versorgung, soziale Absicherung)
- Kritik am Seearbeitsübereinkommen: z.B. ungenügende Ruhezeiten, keine freien Tage, keine Mindeststeuer
- als erster Schritt für eine Verbesserung zu werten, Fairness noch nicht gegeben

4. Treibstoff als Klimakiller

- bis auf wenige Ausnahmen werden Schiffe mit Schwerölen betrieben
- seit dem 1.1.2020 darf der Schwefelgehalt im Schiffstreibstoff weltweit nur noch 0,5% statt 3,5% betragen
- das ist eine deutliche Verbesserung: denn zur immensen Luftverschmutzung bei Schweröl kommt noch die Gefahr einer Ölpest im Fall einer Havarie
- viele Schiffe werden daher z.B. mit Flüssigerdgas betrieben
- eine andere Möglichkeit, diese Regelung einzuhalten, sind sog. „Schwefelwäscher“ (Scrubber)
- das bedeutet, die Schiffe fahren weiterhin mit Schweröl, aber um den Grenzwert für Schwefelemissionen einzuhalten, werden sie aus den Abgasen herausgewaschen
- das Waschwasser landet - je nach Scrubber-System - u.U. im Meer
- Alternative Treibstoffe: Bis zum Jahr 2050 müssen die CO₂-Emissionen gegenüber 2008 um mindestens 50 Prozent gesenkt werden, was die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO) festgelegt hat

5. Ökologische Folgen des internationalen Seeverkehrs

- weltweit verantwortet die internationale Schifffahrt (inklusive Kreuzfahrtschiffe) einen Anteil von ca. 3% der gesamten von Menschen verursachten Kohlendioxid-Emissionen
- zusätzlich verursacht sie ca. 15% der globalen Stickstoffemissionen und
- 13% der globalen Schwefeldioxidemissionen
- Tendenz steigend, wenn Dekarbonisierung nicht umgesetzt wird
- Folgen sind Umwelt- und Gesundheitsschäden v.a. in den sehr belasteten Hafenstädten und Ballungsräumen in der Nähe von Häfen
- Beitrag zur globalen Umweltverschmutzung und Klimaerwärmung
- je größer die Schiffe sind, umso günstiger sind die Frachtkosten pro transportierter Tonne, umso schlimmer aber die Auswirkungen auf die Umwelt von Häfen und Flusszufahrten
- die Erneuerung der Häfen und Werftanlagen, das regelmäßige Vertiefen durch Ausbaggern bezahlen nicht die Reedereien, sondern die Steuerzahler:innen
- Verschleppung von Organismen durch die Schifffahrt - invasive Tier- und Pflanzenarten gefährden die biologische Vielfalt, können zur Zerstörung von lokalen Ökosystemen führen

6. Emissionen

- giftige Emissionen in die Luft und ins Wasser entstehen nicht nur im Betrieb von Schiffen, sondern auch beim Bau, bei Reparaturen und beim Abwracken
- Emissionen aus Schornsteinen (Kohlendioxid, Schwefel- und Stickoxide, Ruß, Feinstaub...)
- Emissionen durch Abgaswäscher, wenn Wassersysteme an Bord
- nicht geschlossen
- Abwässer generell (Schiffe dürfen einen Teil ihrer Abfälle und Ölgemische ins Meer entsorgen - es gibt ausgewiesene Gebiete auf den Meeren, wo Abwässer abgelassen werden dürfen, Sanitär- und Küchenabwässer bei Kreuzfahrtschiffen)
- Lärmemissionen (Kommunikation von Meeresbewohner:innen wird gestört, weil sich Schall unter Wasser viel besser als in der Luft verbreitet;

ebenso verursachen die Frequenzen von Radar und Sonar Störungen) - die Lärmemissionen könnten relativ einfach reduziert bis vermieden werden durch technische Mittel; die Hälfte der Lärmemissionen wird nur von 15% der lautesten Schiffe verursacht - sie könnten aus den Flotten genommen werden; Geschwindigkeitsbeschränkungen sind ebenfalls wirkungsvoll

- Emissionen der industriellen Fischerei, der Kreuzfahrten
- Emissionen bei Seeunfällen (Brände - Löschwasser, Havarien/ Untergänge - giftige Ladung und Treibstoffe) - betreffen in Folge auch Küsten/ Strände
- Emissionen beim Recycling von Altschiffen - Abwracken: Das Abwrackgeschäft hat sich aus Europa/ USA in den 1960er-Jahren nach Asien (Taiwan, Südkorea, Pakistan) verlagert, Mitte der 1980er-Jahre weiter nach Indien, Bangladesch und Pakistan unter vollständigem Verlust des technischen Niveaus (das bedeutet, dass das Abwracken praktisch in Handarbeit stattfindet ohne Schutzvorkehrungen für Gesundheit und Umwelt, weil so am billigsten für die Reedereien)
- seit 2006 „Hongkong Konvention“ der IMO zum Recyceln von Altschiffen, ist nicht in Kraft getreten
- EU 2013 eigene Verordnung zum Recyceln von Altschiffen, gilt seit 2018: Schiffe unter EU-Flagge müssen in dafür von der EU zugelassenen Anlagen unter ökologisch und sozial verantwortlichen Bedingungen abgewrackt werden - durch Umflaggung umgehen die europäischen Reedereien diese Verordnung und lassen in Asien abwracken
- Emissionen durch Anti-Fouling-Anstriche (gegen Mikroorganismen, Schnecken...), waschen sich von selbst mit der Besiedlung ab und gelangen so ins Meer, müssen regelmäßig erneuert werden

7. Welche internationalen Gremien widmen sich dem Thema internationale Schifffahrt und Umweltschutz?

- auf nationaler Ebene z.B. die deutsche Schifffahrtsverwaltung
- EU
- International Labour Organization (ILO)
- International Maritime Organization (IMO) = Sonderorganisation der Vereinten Nationen, Sitz in London; ihr erklärtes Ziel: Verringerung der Meeresverschmutzung durch Schiffe
Problem innerhalb der IMO: Billigflaggenländer haben eine Tonnagemehrheit (weil von vielen europäischen Reedereien genutzt) und nutzen diese zur Verzögerung der Umsetzung schärferer Vorschriften

8. Schiffseigentümer:innen-Länder, Herkunfts- und Abwrackländer

- fünf Schiffseigentümer:innen-Länder halten die Hälfte der Welttonnage (Griechenland, Japan, China, Deutschland, Singapur)
- China, Japan und Südkorea liefern über 90% der Neubauten weltweit
- Hauptabwrackländer sind Indien, Bangladesch, Pakistan

9. Zusammengefasst gibt es zwei Problembereiche der weltweiten Handelsschifffahrt und ihrer (umwelt)schädigenden Folgen:

- Billigflaggen: Schiffseigentümer:innen umgehen strenge nationale Vorschriften u.a. für Arbeitsrecht und Umweltstandards, bzw. strenge Kontrollen
- Langsamkeit der International Maritime Organization (IMO) für die Verbesserung von z.B. Umweltstandards - dauert lange, bis verabschiedet, dann lange Übergangsfristen

Teil B: Unfairer Transport für faire Produkte?

1. Das Dilemma des Fairen Handels

- Wunsch, faire Bedingungen auch beim Transport zu etablieren
- Verantwortung den langjährigen Handelspartner:innen gegenüber

2. Seetransport und Fairer Handel

- der Großteil fair gehandelter Waren wird per Seefracht nach Europa transportiert
- für Anbau und Weiterverarbeitung fairer Produkte gibt es die Kriterien des Fairen Handels
- der Transport wird meist nicht besonders geregelt, obwohl Menschenrechte und Umweltschutz dabei meist nicht geachtet werden
- es gibt zur Zeit keine wirkliche Alternative und kein „Fair Shipping-Siegel“
- für die Fair-Handels-Bewegung wird es zunehmend wichtiger, sich damit zu beschäftigen, denn es gibt bisher meistens keinen Unterschied, ob fair gehandelte oder andere Waren transportiert werden

3. Bestandsaufnahme

- über 90% der weltweit transportierten Waren kommt über die Weltmeere
- im Fairen Handel gelangen fast 95% der Produkte per Schiff nach Europa in die Häfen Rotterdam, Bremen und Hamburg
- von dort werden Rohstoffe und verarbeitete Waren auf dem Landweg weiter transportiert zur Weiterverarbeitung oder in die Lager der Importeure:innen (der faire Landtransport ist ein eigenes Thema)
- bisher wurde im Fairen Handel vor allem darauf geachtet, die Waren gut und sicher zu bekommen, damit durch den Verkauf einwandfreier Produkte die Produzent:innen im Globalen Süden gestärkt werden
- mittlerweile wurde durch die Fair-Handels-Importeur:innen der Transport in den Lieferketten als blinder Fleck identifiziert
- prekäre Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute und ökologische Auswirkungen der Schifffahrt werden thematisiert
- allerdings ist der Anteil fair gehandelter Produkte im globalen Transport äußerst gering: die gesamte Jahrestransportmenge aller deutschen Importeur:innen zusammen würde nicht ausreichen, ein Containerschiff zu füllen
- seit einigen Jahren werden Kaffee- und Kakaobohnen, Rum auf einigen Frachtseglern aus Süd- und Mittelamerika nach Europa transportiert - meist auf nur einer festen Route
- Frachtsegler sind im Vergleich zu Containerschiffen länger unterwegs und können nur eine geringe Menge (Volumen bis zu zwei Container; Ladekapazität moderner Containerschiffe: 10 000 bis 20 000 Container) transportieren

4. Wie werden aktuell faire Waren transportiert?

- es gibt für Fair-Handels-Importeur:innen so gut wie keine Alternativen, aufgrund der geringen Mengen gibt es kaum Verhandlungsspielraum bei der Auswahl der Reedereien
- Fair-Handels-Importeur:innen müssen sich u.U. Container mit anderen Unternehmen teilen
- Fair-Handels-Importeur:innen mit vielen Projektpartner:innen stehen vor der Herausforderung, viele Häfen anfahren zu müssen, was oft das Abweichen von Standardrouten bedeutet
- Verträge werden mit der Reederei abgeschlossen, es gibt keine Einflussnahme darauf, welches Schiff die Waren transportiert, oft werden kurzfristig auch Schiffe anderer Reedereien genutzt, um Termine einzuhalten
- im Kaffee- und Kakaobereich kommt dazu, dass die Ware rasch und direkt importiert werden soll, um die Produzent:innen zeitnah zu bezahlen und Lagerkosten im Ursprungsland zu vermeiden
- gerade in den Erntezeiten kommt es aber immer wieder zu Engpässen in der Verfügbarkeit von Schiffen; das bedeutet, dass jene Reedereien engagiert werden müssen, die gerade freie Kapazitäten haben und nicht unbedingt jene, die bereits umweltfreundlicher unterwegs sind

5. Wie kann der Faire Handel zu einem menschenwürdigen und umweltfreundlichen Seetransport beitragen?

- die Fair-Handels-Importeur:innen verfügen auf der rein ökonomischen Ebene nicht genügend Gewicht, um Druck hinsichtlich besserer Arbeits- und Transportbedingungen zu erzeugen
- aber: sie können Denkanstöße geben, gesellschaftliche Rahmenbedingungen verändern, zu politischen Weichenstellungen beitragen, das Thema „Transport“ in die Diskussion einbringen
- zusammen mit Bündnispartner:innen Tatsache nutzen, dass es zur Zeit eine Öffentlichkeit für die umweltschädigenden Folgen der internationalen Schifffahrt gibt und auf die zusätzliche Dringlichkeit der sozialen/ menschenrechtlichen Aspekte hinweisen, bzw. Druck auf die Politik auszuüben
- durch Unterstützung der Kampagne „Fair übers Meer“
- Auftragsvolumen bündeln - gemeinsame Anfragen bei Reedereien eventuell über eine Agentur
- Vernetzen mit anderen Importeur:innen nachhaltiger Produkte - damit würde neben dem ökonomischen Aspekt auch das Thema des fairen Transports breitenwirksamer in andere Bereiche transportiert
- neue Allianzen schmieden: Fair-Handels-Akteur:innen sind keine Pionier:innen im Bereich Transport und auch keine Seefahrtsexpert:innen - Unterstützung von Kampagnen anderer NGOs
- gemeinsamen Kriterienkatalog für die Vergabe von Transportaufträgen entwickeln - standardisierte Anfrage seitens der Importeur:innen als hilfreiches Werkzeug für Veränderungen bei Reedereien; Reedereien könnten mehr soziale und ökologisches Verantwortungsbewusstsein entwickeln
- Ranking statt Siegel: anhand des Kriterienkatalogs Ranking der Reedereien - ev. in Zusammenarbeit mit Stiftung Warentest oder Ökotest „fairste Reederei“ - Anreiz, öffentlichkeitswirksam
- einzelne Reedereien sind bereits auf dem Weg, die Bedingungen zu verbessern - mit ihnen zusammenarbeiten
- mit Frachtseglern für das Thema sensibilisieren, auch wenn Frachtsegler zur Zeit nur „Insellösung“, die auch nicht komplett emissionsfrei, weil die meist Crew eine Strecke fliegt; die Crew ist ehrenamtlich und bezahlt sogar dafür - keine Verbesserung der sozialen Bedingungen von Seeleuten
- Thema setzen - Fairer Handel bringt immer wieder Themen auf die (gesellschafts-)politische Ebene - durch interne Abstimmung und Zusammenarbeit - Anlass: Weltladentag; Importeur:innen könnten auf ihren Webseiten den Transport thematisieren
- kein Lieferkettengesetz ohne fairen Transport: politische Forderungen nach sozial- und umweltgerechten Transporten - nicht auf freiwilliger Basis, weil nicht ausreichend, sondern in Gesetzesform

6. Die letzte Meile

aus: VCO Verkehrswende braucht Konsumwende

- insgesamt fallen rund ein Drittel der CO₂-Emissionen der Logistik bei grenzüberschreitenden Transporten an. Verhältnismäßig groß sind die Umweltbelastungen, die auf der letzten Meile verursacht werden
- zudem hängt die Gesamtumweltbilanz von Produkten stark davon ab, wie Konsument:innen ihren Einkauf erledigen
- wird eine 5 Kilometer Strecke mit dem Auto anstatt mit dem Fahrrad zurückgelegt, entstehen alleine durch diese Einkaufsfahrt mit dem Auto rund 1,5 Kilogramm CO₂
- über drei Viertel der privaten Einkaufswege ließen sich in europäischen Großstädten potenziell auf Transportfahrräder verlagern
- beim Online-Handel kommen dazu noch die Retouren, die ebenfalls zusätzliche Fahrten bedingen

7. Neue Wege gehen - die letzte Meile nicht mit dem PKW zurücklegen

- in Österreich fallen täglich 800 000 Autofahrten an, die kürzer als 1 km sind
- mehr als die Hälfte davon fallen für das Einkaufen an
- auch kleine Spontankäufe werden oft mit dem PKW erledigt
- um 1 Kilogramm Kaffee zu kaufen, wird also schnell einmal eine Tonne Auto bewegt

**Forderungen für menschenwürdige Arbeitsbedingungen und mehr Umweltschutz im
Seeverkehr - „Fair übers Meer“**

1. Transparente Transportwege in der Lieferkette

Nachvollziehbare Transportwege einschließlich der verwendeten Rohstoffe und Vorprodukte schaffen.
Alle an Produktion, Handel und Transport eines Produkts beteiligten Unternehmen müssen rechtlich verbindlich Verantwortung für die gesamte Lieferkette und die Einhaltung menschenrechtlicher, sozialer und ökologischer Standards übernehmen.
Einführen effektiver Kontrollen.

2. Gerechter Welthandel

Billigflaggen abschaffen, damit höhere Sozial- und Umweltstandards nicht umgangen werden können.
Ladungsaufkommen zwischen Ursprungs- und Zielland gerechter aufteilen, um fairen Welthandel zu fördern.

3. Faire und menschenwürdige Arbeitsbedingungen

Tarifverträge für alle Seeleute, Gewerkschaften miteinbeziehen, schärfere Ahndung von Umgehung von Menschen- und Sozialrechten an Bord.
Lohnleichheit herstellen - gleicher Lohn für gleiche Arbeit für alle Beschäftigten unterschiedlicher Nationalitäten.
Hafenarbeit darf nur von Hafenarbeitern durchgeführt werden und nicht von Leiharbeit unterlaufen werden.

4. Konsequenter Umwelt- und Klimaschutz

Emissionen massiv reduzieren durch hochwertige, schwefelarme Kraftsstoffe und umweltfreundliche Antriebssysteme.
Angebot und Nutzung von Landstrom aus erneuerbaren Quellen in allen Häfen für Schiffe ab einer bestimmten Länge.
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.
Fairer Schiffbau und faires Abwracken.

Argumentationsansätze

- grundsätzlich ist der Handel mit Waren aus dem Globalen Süden nichts Verwerfliches, der Faire Handel ist seinen langjährigen Projektpartner:innen im Globalen Süden verpflichtet
- was nicht passt, sind die Verstöße gegen Menschenrechte und Umweltschutz in der internationalen Seefahrt
- was nicht passt, ist, dass sich der Großteil der Reedereien aus Profitgier aus der Verantwortung stiehlt
- was nicht passt, ist die Menge an Waren, die transportiert wird, s. Konsumzwang, weniger ist mehr..
- der Anteil des Fairen Handels am weltweiten Handel ist sehr gering, daher hat er auch wenig direkte Einflussmöglichkeiten
- was die Akteur:innen des Fairen Handels machen können: transparent informieren, ein Bewusstsein für die Problematik (nicht nur die Umwelt, sondern auch die Arbeitsbedingungen betreffend) schaffen, auf Lösungsansätze und auf Initiativen wie „Fair übers Meer“ hinweisen, bzw. diese unterstützen
- was der Faire Handel machen kann: Ein Lieferkettengesetz fordern/ befürworten, das den Transport beinhaltet
- was der Faire Handel machen kann: Einladen, ganz persönlich *neue Wege* zu gehen - und Vorbild sein
- 30% unseres CO2-Fußabdrucks in Österreich wird durch Mobilität verursacht: Die letzte Meile macht's!