

Ganz anders ist die Situation bei einer unabhängigen Vermögensberatung oder Vermögensverwaltung. Hier sind Beratungen häufig kostenpflichtig. Dafür bekommen Kund*innen hier Anlageempfehlungen, welche die persönlichen Werte widerspiegeln. Die Berater*innen sind den Kund*innen verpflichtet und nicht einem bestimmten Produkt. In der Beratung geht es dabei nicht nur um Ausschluss-, sondern vor allem auch um Positivkriterien.

Jede*r sollte sich die Frage stellen, wo das eigene Geld wirken soll. Jahrelang galten die Faktoren Umwelt und Soziales bei Mainstream-Investments entweder als irrelevant oder sogar als finanziell schädigend. Doch immer mehr Studien beweisen mittlerweile das Gegenteil. Auch die direkte Gegenüberstellung von Kursen und ihren Entwicklungen zeigt deutlich, dass dies nicht der Fall ist.

Eine weitere Form der Geldanlage bieten Genossenschaften. Hier steht nicht die Rendite, sondern die soziale Wirkung der Geldanlage für Anleger*innen im Fokus. Exemplarisch sei hier die internationale Genossenschaft „Oikocredit“ genannt. Oikocredit finanziert mit dem Kapital ihrer Mitglieder Partnerorganisationen in Entwicklungs- und Schwellenländern. Das zentrale Ziel ist es, wirtschaftlich benachteiligte Menschen in die Lage zu versetzen, ihre Lebensumstände zu verbessern. Für die maximale soziale Wirkung konzentriert sie sich auf drei Sektoren: inklusives Finanzwesen, Landwirtschaft

und erneuerbare Energien. Dieses Vorhaben gelingt seit über 45 Jahren recht erfolgreich, auch für die Anleger*innen, die im Durchschnitt eine Rendite von bis zu zwei Prozent erhalten.

Die Wirkung

Bei Investitionen durch institutionelle oder private Anleger*innen, denen die Wirkung wichtiger ist als die Rendite, spricht man vom „Impact Investing“. Investitionen in Organisationen, Unternehmen oder Wertpapierfonds, bei denen die positive Wirkung auf die Umwelt bzw. die Gesellschaft vor der Erwirtschaftung einer Rendite steht, gewinnen mehr und mehr an Interesse bei Anleger*innen. Gerade in Zeiten ohnehin niedriger Zinsen muss die ethische, soziale und ökologische Wirkung einer Investition in den Vordergrund rücken. Ziel sollte sein, weg vom rein renditegetriebenen Anlegen hin zu wirkungsorientiertem Investieren zu gelangen. Die Wirkung muss sich am Erreichen der SDGs, an der Einhaltung der Menschenrechte entlang globaler Lieferketten und an der Eindämmung des Klimawandels und seiner Folgen gerade für Menschen im Globalen Süden orientieren.

Volker Leptien leitet die Geschäftsstelle des Oikocredit Förderkreis Norddeutschland e. V. in Hamburg.

Maritime Wirtschaft

Menschenrechte und die Seeschifffahrt

Kathleen Schulze

Nach Angaben des Gesamtverbands schleswig-holsteinischer Häfen war Schleswig-Holstein im vergangenen Jahr nach Hamburg und Bremen drittgrößter Hafenstandort Deutschlands.³² Dabei haben die Häfen an Nord- und Ostsee unterschiedliche Funktionen und Profile: Puttgarden zeichnet sich durch Fährverbindungen nach Dänemark aus, Flensburg und Kiel sind als Werftstandorte wichtig. Kiel und Lübeck sind bedeutende Roll on-Roll off- (RoRo-) und Kreuzfahrthäfen, wobei der Lübecker Skandinavienkai das größte Terminal und einer der größ-

ten RoRo- und Fährhäfen Europas ist.³³ In Kiel liegt ein Schwerpunkt beim Passagierverkehr. So gab es im Jahr 2019 über 2,4 Millionen Fähr- und 800.000 Kreuzfahrtpassagiere.³⁴ Der Hafen Kiel bildet zudem zusammen mit Brunsbüttel den Zugang zum Nord-Ostsee-Kanal, der meistbefahrenen künstlichen Wasserstraße der Welt.³⁵ Andere Häfen in Schleswig-Holstein sind wiederum für das Thema Windenergie oder für den Umschlag von Elementen der Onshore-Windkraftanlagen von großer Bedeutung.³⁶

So unterschiedlich die Ausprägung der schleswig-holsteinischen Häfen auch ist, eines haben sie laut Schleswig-Holsteins Wirtschafts- und Verkehrsminister Bernd Buchholz gemeinsam: Sie sind „ein wichtiges Rückgrat der schleswig-holsteinischen Wirtschaft“.³⁷ Doch unter welchen Bedingungen vor allem die Seeleute in der maritimen Wirtschaft leben und arbeiten, wird selten thematisiert. Da dies eine wichtige Rolle spielen sollte, wird es Gegenstand dieses Beitrags sein.

Laut einer aktuellen Umfrage der International Transport Workers' Federation (ITF) will fast die Hälfte aller Berufsseefahrer*innen die Branche verlassen oder denkt zumindest darüber nach.³⁸ Hauptgrund sind die monatelangen, enormen physischen und psychischen Belastungen des Berufs, die während der Corona-Pandemie stark zugenommen haben. Doch nicht nur seit der Pandemie sind die Seeleute schwierigen Bedingungen ausgesetzt: Die gute wirtschaftliche Lage in der Containerschifffahrt und in der Kreuzfahrtbranche vor Corona wirkte sich bisher nicht auf die Heuer oder die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute aus. So sind in den letzten Jahren sowohl Fracht- als auch Passagierschiffe immer größer geworden, während die Besatzung konstant geblieben ist.

Die Frage der Flagge

Ein Problem dabei ist, dass die meisten Fracht- und Kreuzfahrtschiffe unter sogenannten „Billigflaggen“ fahren. Jedes Schiff unterliegt den Gesetzen des Staates, dessen Flagge es führt, das gilt auch für das Tarifrecht sowie Sicherheits- und Arbeitsschutzbestimmungen. Sind Schiffe deutscher Reedereien ausgeflaggt, gelten an Bord also nicht deutsche Tariflöhne oder Gesetze zur Einhaltung der Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO), sondern die des jeweiligen Flaggenstaates. Besonders „Billigflaggenstaaten“ zeichnen sich durch Sozialdumping, unkontrollierte Arbeitsverhältnisse und unregelmäßige Arbeitsbedingungen aus. Reedereien können auch dadurch Lohnkosten senken. Weltweit gelten derzeit die Nationalflaggen von 35 Staaten nach Definition der ITF als Billigflaggen. 56 Prozent des weltweiten Seehandels werden unter solchen Billigflaggen abgewickelt.³⁹ In der Kreuzfahrtbranche verhält es sich ähnlich: Seit Jahren fährt beispielsweise kein einziges Kreuzfahrtschiff unter deutscher Flagge.

Konkret bedeutet dies: Die Besatzung, die meistens aus Ländern des Globalen Südens (China, Philippinen, Indien, Pakistan) oder aus Billiglohnländern Europas (Lettland, Ukraine, Kroatien u. a.) kommt, arbeitet unter prekärsten Bedingungen. Üblich sind Befristungen für die Dauer des Aufenthalts an Bord, etwa neun Monate ohne Feier- oder Ruhetage sowie ohne Gesundheitsschutz oder Urlaubsanspruch. Die

Bezahlung schwankt, viele erhalten nicht die vereinbarte Heuer. Sie erdulden sie diese Lebens- und Arbeitsbedingungen aus Angst, ihren Job zu verlieren.⁴⁰

Internationale Standards

Um die Situation für die Seeleute zu verbessern, verabschiedete die ILO 2006 die Maritime Labour Convention (MLC). Auch von Deutschland wurde diese 2013 ratifiziert. Die Konvention definiert Mindestanforderungen für die Arbeit auf Schiffen und beinhaltet grundlegende Beschäftigungs- und Sozialrechte der Seeleute.⁴¹ Durch die MLC haben auch die Behörden vor Ort mehr Möglichkeiten einzugreifen, da alle Schiffe in den Häfen ratifizierender Staaten kontrolliert werden können, unabhängig von der Flagge, unter der sie fahren.⁴²

Die MLC war ein erster Erfolg auf dem Weg zu internationalen Standards, doch weitere Verbesserungen müssen folgen.⁴³ Eine wichtige Veränderung wären unbefristete Arbeitsverträge für die Seeleute mit klaren Aussagen zu ihren Rechten. Der unbefristete Vertrag garantiert u. a. eine Krankenversicherung auch während des Urlaubs. Oft treten Krankheiten, deren Ursachen an Bord liegen (Arbeitsdruck, keine Ruhephasen, Lärm etc.), erst nach dem Arbeitseinsatz auf – wenn die Seeleute zu Hause sind und zur Ruhe kommen. Auch bei Persönlichkeitsrechten und Datenschutz gibt es Handlungsbedarf: Arztberichte müssen vertraulich sein und Arbeitgeber*innen dürfen nur die für die Arbeit relevanten Informationen erhalten. Seeleute dürfen nicht gedrängt werden, die ärztliche Schweigepflicht aufzuheben. Ebenso dürfen Voice-Recorder-Aufzeichnungen auf der Brücke nicht mitgehört werden.

Kreuzfahrtbesatzungen sind besonders betroffen

Darüber hinaus müssen menschenwürdige Bedingungen für das Leben und Arbeiten an Bord gewährleistet sein. Dazu gehört auch eine ausreichende Mindestbesatzung, um die nötige Ruhe und freie Zeit zu garantieren. Feste Ruhezeiten tragen zur Vermeidung von Übermüdung und gesundheitlichen Schäden bei. Laut MLC sind bei einem 24-stündigen Arbeitstag aktuell zehn Stunden „Pause“ vorgesehen. Diese dürfen in zwei Abschnitte unterteilt werden, wovon ein Abschnitt mindestens sechs Stunden lang sein muss. Selbst wenn diese Vorgaben eingehalten werden, bleibt nach Essen, Hygiene usw. maximal eine fünfständige ununterbrochene Schlafphase pro Tag. In der Kreuzschifffahrt können die vorgeschriebenen Ruhezeiten selten eingehalten werden: Gerade in der Gastronomie sind die tatsächlichen Arbeitszeiten oft zu lang. Wenn Gäste zum Beispiel bis weit nach Öffnungszeiten in der Bar oder dem Restaurant sitzen, verzögert sich damit der Feierabend des Personals zulasten der Ruhezeiten.

Zu kurze Ruhepausen haben auf Dauer Übermüdung, mangelnde Konzentration und eine erhöhte Unfallgefahr zur Folge.

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

Hinzu kommt, dass die meisten Häfen außerhalb der Stadtzentren liegen, sodass die Wege zu lang bzw. die Pausen zu kurz sind, um alltägliche Erledigungen zu tätigen. Obwohl der Kieler Hafen hier eine Ausnahme darstellt, bleibt auch hier für einen Ausflug in die Stadt oft keine Zeit, da die Schiffe nur wenige Stunden am Terminal liegen.

Die Regeln der MLC gelten sowohl für Fracht- als auch für Passagierschiffe. Dennoch gibt es für die Arbeitsbedingungen bei der Passagierschiffahrt, insbesondere in der Kreuzfahrt, einige Besonderheiten. So lässt die MLC dort die Ausnahme von Doppelkabinen für die Besatzungsmitglieder zu. Die dadurch fehlende Privatsphäre wird neben Heimweh, Übermüdung und Arbeitsdruck von den Seeleuten als besonders belastend empfunden.⁴⁴

Fair übers Meer!

Doch was kann getan werden, um die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute zu verbessern?

Zum Beispiel muss auf die herrschenden Bedingungen aufmerksam gemacht werden. Das Bündnis und die Kampagne „Fair übers Meer!“ engagieren sich seit 2017 für menschenwürdige Arbeitsbedingungen und mehr Umweltschutz im Seeverkehr. Die zwölf Mitgliedsorganisationen (u. a. Deutsche Seemannsmission, BUND, ver.di, Waterkant, Forum Fairer Handel) wollen eine breitere Öffentlichkeit dafür interessieren, wie es um die sozialen und ökologischen Aspekte der Seeschiffahrt bestellt ist. Die Kampagne fordert Verantwortliche in Politik und Wirtschaft auf, Fairness im globalen Handel für Seeleute zu schaffen. Sie setzt sich sowohl für die bessere Durchsetzung als auch für die Anhebung der weltweit geltenden Mindeststandards ein.⁴⁵

Eine weitere Möglichkeit wäre die Berücksichtigung des Seetransports und der Seeleute im Lieferkettengesetz. Alle zukünftigen gesetzlichen Regelungen

zum Schutz der Menschenrechte in globalen Lieferketten sollten die Sorgfaltspflicht der Unternehmen auf die gesamte Lieferkette ausweiten. Dabei müssen auch die Bereiche Transport und Logistik miteinbezogen werden.⁴⁶ Denn selbst anerkannte Label wie Fairtrade oder GEPA können momentan nicht garantieren, dass ihre Waren unter fairen Bedingungen transportiert werden. Vielen Verbraucher*innen ist nicht klar, dass das, was sie vermeintlich fair kaufen, von Menschen transportiert wird, die auf den Schiffen unter oft ausbeuterischen Bedingungen arbeiten.

„Nachhaltigkeit“ in der maritimen Wirtschaft muss soziale und ökologische Aspekte vereinen. Steigerungen der Energieeffizienz oder der Einsatz sauberer Antriebsstoffe zeigen, dass die Branche zu Veränderung fähig ist. Spätestens jetzt müssen verstärkt soziale Themen in den Blick genommen werden. Dann können sich auch die Lebens- und Arbeitsbedingungen in der Seeschiffahrt ändern.

Kathleen Schulze ist Referentin beim Kirchlichen Dienst in der Arbeitswelt der Nordkirche.

