



Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung im Tourismussausschuss des deutschen Bundestages am 21. September 2022 zu dem Thema "Fluss- und Hochseekreuzfahrten"

ver.di Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft

Stellungnahme von Susana Ventura, Leiterin ITF Büro Deutschland, ver.di Bund

Die Covid-19-Krise:

Die globale Pandemie hat die Seeleute weltweit vor viele Herausforderungen gestellt und war insbesondere für die Seeleute in der Kreuzfahrtindustrie verheerend. Aufgrund nationaler Beschränkungen im Zuge der Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie, lagen sehr viele Schiffe auf und viele Betreiber waren gezwungen, ihren Betrieb vollständig einzustellen. Aufgrund der Reisebeschränkungen konnten Besatzungswechsel nur unter größten Umständen durchgeführt werden und grundlegende Seeleuterechte konnten nicht mehr garantiert werden. Die Covid-19-Pandemie hat die ohnehin bereits existierenden Probleme der Branche noch verstärkt.

Obwohl die Bundesregierung mit der Ausweitung des Kurzarbeitergeldes eine gute Möglichkeit geschaffen hat, die kritische Situation für Beschäftigte zu überbrücken, konnten Seeleute auf Kreuzfahrtschiffen in der Regel davon nicht profitieren. Hintergrund sind die Beschäftigungsverhältnisse der Seeleute, deren Arbeitsverträge mehrheitlich mit Personalagenturen im europäischen und nicht-europäischen Ausland geschlossen sind. An Bord von Kreuzfahrtschiffen befinden sich durchaus bis zu 70 Nationalitäten. Die individuelle Vertragsdauer reicht von drei bis 9+2 Monate. Permanente Beschäftigung bildet die Ausnahme. Eine Verbindung zur Nationalität der Seeleute kann beobachtet werden.

Internationale Seeleute, die oft befristete Verträge haben und ohne Arbeitsplatzsicherheit und praktisch ohne Sozialversicherungsschutz beschäftigt sind, waren gänzlich ohne Unterstützung von Unternehmen oder staatlichen Beihilfen. Aber auch europäische Besatzungen mit festen Beschäftigungsverhältnissen konnten sich der Entlassungswelle, die den Sektor erfasste, nicht entziehen. Viele von ihnen konnten keine deutschen Leistungen beantragen, da ihre Arbeitsverträge nicht in Deutschland geschlossen wurden und entsprechende Sozialabgaben fehlen.

An Land hätte die Anwendung von Kurzarbeitergeld der Beschäftigungskrise entgegenwirken und Reeder Personallabbau auffangen können, de fact verweist der Jahresabschluss von TUI aber auf die Reduktion des Landpersonals um ein Viertel.¹

Die Krise des Besatzungswechsels dauerte mehrere Monate. Diejenigen Seeleute, die das Glück hatten, nach Hause zu kommen, verloren Ihre Einkommen. Viele Hundert andere Seeleute strandeten auf der ganzen Welt, fern der Heimat und zu oft ohne Zugang zu kostenlosen Kommunikationsmöglichkeiten.

In einigen Fällen konnte ver.di/ITF die Besatzungen mit Wi-Fi-Boxen ausstatten, damit die Seeleute während der Pandemie mit ihren Angehörigen Kontakt aufnehmen konnten. Obwohl Kreuzfahrtschiffe über geeignete Mittel zur Internetbereitstellung an Bord verfügen, ist die Nutzung durch die Besatzung auf See eingeschränkt und sie muss auf ihre eigenen privaten Verbindungen an Land zurückgreifen.

¹ TUI Group GESCHÄFTSBERICHT 2021, Seite 177: [TUI_GB21_DE Annual-Report 211207.pdf-Oefd1ea817917c433243201886626deb.pdf \(tuigroup.com\)](https://www.tuigroup.com/~/media/Files/2021/Annual-Report/2021-Annual-Report-211207.pdf)

Herausforderungen nach der Pandemie:

Auch wenn die meisten Kreuzfahrtgesellschaften ihren Betrieb inzwischen wieder in vollem Umfang aufgenommen haben, sind die Auswirkungen der Pandemie für die meisten Männer und Frauen, die an Bord arbeiten, noch immer spürbar:

- Nach dem massiven Stellenabbau in der Branche haben Reeder und Besatzungsagenturen Mühe, Seeleute zu finden. Dies bedeutet eine zusätzliche Belastung für diejenigen an Bord, die den Personalmangel durch beispielsweise Mehrarbeit und längere Vertragslaufzeiten kompensieren müssen.
- Landgang, ein Recht, das Seeleuten nach dem Seearbeitsübereinkommen und ILO Konventionen gewährt, werden muss, wird in einigen Fällen noch immer verweigert, obwohl sich die Passagiere frei bewegen dürfen.
- Die Folge: uns sind viele Fälle von chronischer Überlastung und kritischer psychischer Gesundheit angezeigt

Über viele Jahre hinweg haben die Reedereien ihre Verantwortung als Arbeitgeber an externe Personalvermittlungsagenturen mit Sitz außerhalb Deutschlands in Ländern wie Malta und Zypern delegiert. Dies hat zu einem Wettlauf nach unten geführt, bei dem diese Unternehmen mitunter aktiv nach Möglichkeiten suchen, die Arbeitsbedingungen zu verschlechtern, was direkt zum Sozialdumping in diesem Sektor beiträgt. Diese Agenturen haben in vielen Fällen eine gewerkschaftsfeindliche Kultur, die die Rechte und den Einfluß der Gewerkschaften untergräbt, indem sie Informations- und Mitteilungsrechte behindern und Arbeitsverträge außerhalb Deutschlands registrieren lassen. Dies erschwert es Gewerkschaften, sich für die Beschäftigten an Bord einzusetzen und sicherzustellen, dass Tarifverträge eingehalten werden.

Auch die Kommunikation und der Internetzugang müssen dringend verbessert werden, und das betrifft nicht nur die Reeder, sondern erfordert auch infrastrukturelle Verbesserungen in den deutschen Häfen und dem Küstenbereich für Schiffe, die auf Reede liegen.

Der Mangel an sozialer Verantwortung ist umso inakzeptabler, wenn man bedenkt, dass Kreuzfahrtschiffe auch von Steuervorteilen, z.B. durch die Tonnagesteuer, profitieren. Die Tonnagesteuer bedeutet, dass Reedereien auf Gewinne im Schiffsverkehr keine Steuern entrichten müssen. Steuern werden einzig auf die Tonnage (Größe) des Schiffes erhoben und fallen deutlich niedriger aus als eine mögliche Gewinnbesteuerung. Die Ziele, die damit erreicht werden sollten, sind weitgehend alle verfehlt worden:

- einen sicheren, effizienteren, zuverlässigeren und umweltfreundlicheren Seeverkehr sicherzustellen,
- die Eintragung in die Register der Mitgliedstaaten oder die Rückführung unter deren Flagge zu fördern,
- einen Beitrag zur Konsolidierung des in den Mitgliedsstaaten bestehenden maritimen Sektors zu leisten und dabei weiterhin für eine insgesamt wettbewerbsfähige Flotte auf den Weltmärkten zu sorgen,
- das maritime Know-how zu erhalten und zu verbessern sowie die Beschäftigung europäischer Seeleute zu schützen und zu fördern

Außerdem sollte die Tonnagesteuer einen Beitrag als sogenannte Standortsteuer leisten – also das Abwandern von Reedereien verhindern, um so „hochwertige“ Landarbeitsplätze zu erhalten, was insbesondere mit Blick auf die Kreuzfahrtindustrie nur z. T. gelungen ist.

Trotz dieser großen finanziellen Vorteile für die Unternehmen verschlechtern sich die Arbeitsbedingungen an Bord kontinuierlich, Reeder flaggen ihre Schiffe weiter aus und investieren eher in Infrastruktur und Tonnage (neue Schiffe), als in die Förderung des deutschen maritimen Know-hows. Dies kann nicht im Interesse der deutschen Steuerzahler sein, die das aktuelle Subventionsregime durch Einnahmenverzicht fördern. Der Deutsche Bundestag muss eine ernsthafte Diskussion über das Thema eröffnen, da viele Ziele der Steuervergünstigungen nicht eingehalten werden.

ver.di fordert außerdem die Reeder auf, die Anstrengungen der Seeleute während der Pandemie anzuerkennen und Verantwortung für ALLE Beschäftigten (nicht nur für die in Deutschland wohnhaften) zu übernehmen und Tarifverträge direkt mit den Gewerkschaften zu unterzeichnen, die sich aktiv für die Verbesserung der Arbeitsbedingungen an Bord einsetzen.

Auch die Energiekrise und die hohe Inflation stellen die Arbeitnehmer vor neue Herausforderungen, und wir fordern, dass die Reeder ihre Besatzungen unterstützen und Lohnerhöhungen aushandeln, die dem aktuellen Markt entsprechen. Wenn wir gute Heuern, ein besseres Gleichgewicht zwischen Arbeits- und Ruhezeiten und Arbeitsplätze mit Beschäftigungsperspektive zusammenbringen, sind die Voraussetzungen gegeben, um den Sektor für junge Seeleute attraktiv zu machen.

Flusskreuzfahrten

Die Situation auf Flusskreuzfahrten steht der auf Hochsee in nichts nach. Die Arbeitsbedingungen auf Flusskreuzfahrten sind ebenfalls Opfer jahrelanger fragwürdiger Praktiken und der Zunahme des Sozialdumpings in diesem Sektor.

In den letzten zehn Jahren haben viele ausländische Anbieter ihren Platz auf dem deutschen Markt gefestigt und befahren nun deutsche Flüsse, vielfach ohne sich arbeits- und sozialrechtlich an nationale und europäische Vorschriften zu halten.

Die Besatzung auf Flusskreuzfahrtschiffen ist zunehmend mit Nicht-EU-Bürgern besetzt, die dauerhaft ausgebeutet werden:

- Beispielsweise wird die europäische Verordnung zur Dauer und Kontrolle der Arbeitszeiten kontinuierlich ignoriert.
- Das deutsche Mindestlohngesetz wird in der Regel nicht eingehalten, die Löhne liegen deutlich unterhalb der gesetzlichen Mindestgrenze.
- Seeleute haben entgegen ihren Kolleg*innen auf Hochseekreuzfahrtschiffen keine rechtlich garantierte, zuständige Behörde/Person, die ihnen bei Ansprüchen, Beschwerden und Unregelmäßigkeiten helfen kann.

Diese Praktiken sind nicht nur unmoralisch und illegal, sondern gefährden auch die Sicherheit von Besatzungen und Schiffen. Es ist dringend erforderlich, dass die zuständigen Behörden wie Zoll und Wasserschutzpolizei die Kontrolle und Inspektion von Flusskreuzfahrtschiffen zukünftig intensivieren und die Anwendung von nationalen und EU-Gesetzen und Richtlinien an Bord durchsetzen.

Die Kreuzfahrtindustrie hat die Möglichkeit, sich mit dem Neustart nach der Pandemie in Bezug auf Umwelt-, Sozial- und Governance-Kriterien zu verbessern. So können wir die Voraussetzungen für

einen gerechten Übergang schaffen, der den Belangen der Seeleute und Hafendarbeiter in Bezug auf neue Technologien, Umweltschutz, Gesundheit und Sicherheit, Arbeitsbedingungen und die Einhaltung der Menschenrechte Rechnung trägt.

ver.di verhandelt in Abstimmung mit der Internationalen Transportarbeiterföderation (ITF) die Tarifverträge für Seeleute auf Kreuzfahrtschiffen in deutscher Eigentümerschaft und Billigflaggen. Aktuell betrifft das die folgenden Schiffe:

Eigentümer	Flagge	Schiffe
Tui Cruises GmbH (Royal Caribbean Cruises Ltd)	Malta	Mein Schiff 1 Mein Schiff 2 Mein Schiff 3 Mein Schiff 4 Mein Schiff 5 Mein Schiff 6 Mein Schiff Herz
[Hapag-Lloyd Brand]	Malta	Europa Europa 2 Hanseatic Inspiration Hanseatic Nature Hanseatic Spirit

Im Flusskreuzfahrtsegment arbeiten wir gemeinsam mit der Europäischen Transportarbeiterföderation (ETF) und vertreten die Beschäftigteninteressen individuell.