

BLOOD AND WATER

Menschenrechtsverletzungen in der weltweiten Fischereiindustrie





Protecting People and Planet

Die **Environmental Justice Foundation** ist eine internationale Charity-Organisation für Umwelt- und Menschenrechte. Sie ist in Deutschland als gemeinnützige GmbH registriert.

EJF

Haus der Zukunft
Osterstraße 58
20259 Hamburg

1 Amwell Street
London, EC1R 1UL
Vereinigtes Königreich
www.ejfoundation.org

Kommentare zum Bericht, Anfragen für weitere Druckversionen oder Nachfragen über EJF können Sie an info@ejfoundation.org richten.

Empfohlene Zitierweise:
EJF (2019)
BLOOD AND WATER:
Menschenrechtsverletzungen in der weltweiten Fischereindustrie

Fotonachweis Deckblatt:
© Environmental Justice Foundation (EJF)

UNSERE MISSION

To Protect People and Planet

Für EJF ist Umweltsicherheit ein Menschenrecht.

EJF engagiert sich für:

- den Schutz natürlicher Lebensräume für Mensch und Umwelt durch die Verknüpfung von Umweltsicherheit, Menschenrechten und sozialen Bedürfnissen,
- die Erarbeitung und Umsetzung von Lösungen, wo diese am meisten gebraucht werden – durch die Ausbildung und das Training von direkt betroffenen Menschen und Gemeinden zur Untersuchung, Aufdeckung und Bekämpfung von Umweltzerstörungen und damit verbundenen Menschenrechtsverstößen,
- die Ausbildung in neuester Videotechnologie sowie Kompetenzentwicklung für Recherchen und zur Interessenvertretung, um sowohl Probleme als auch Lösungen zu dokumentieren, und um konstruktiven Wandel mittels medialer Aufmerksamkeit und durch politische und öffentliche Kampagnen zu gestalten,
- die Schaffung eines internationalen Bewusstseins für die Probleme, an deren Lösung unsere Partner vor Ort arbeiten.

Unsere Meereskampagne

EJFs Meereskampagne setzt sich zum Ziel, die marine Umwelt und ihre Artenvielfalt zu schützen genauso wie jene Menschen, deren Lebensgrundlagen darauf aufbauen. Wir streben die Beendigung der illegalen, nicht gemeldeten und unregulierten Fischerei an und die gleichzeitige Schaffung vollständiger Transparenz und Rückverfolgbarkeit in Fischereilieferketten und auf den Märkten. Wir führen detaillierte Untersuchungen zur Aufdeckung illegaler, nicht-nachhaltiger und unethischer Praktiken durch und fördern Verbesserungen der politischen Steuerung, der Unternehmensführung und der Bewirtschaftung von Fischereien. Wir aktivieren das Bewusstsein der Verbraucher und arbeiten an marktbasierter Lösungen.

EJF setzt sich für nachhaltige, legale und ethisch verantwortungsvolle Fischerzeugnisse ein.

Unser Ziel sind wahrhaft nachhaltige, gut bewirtschaftete Fischereien und der Erhalt mariner Artenvielfalt, mariner Ökosysteme sowie der Schutz von Menschenrechten.

EJF vertritt die Ansicht, dass es in der globalen Fischerei mehr Gerechtigkeit geben muss um sicherzustellen, dass Entwicklungsländer und schutzbedürftige Gemeinschaften fairen Zugang erhalten und Unterstützung finden, um ihre natürlichen Meeresressourcen nachhaltig zu bewirtschaften. EJF glaubt ebenso an das Recht auf Arbeit in der Fischereiindustrie frei von Missbrauch von Arbeitsrechten und Menschenrechtsverletzungen.

Wir glauben an die Zusammenarbeit von allen Beteiligten, um diese Ziele zu erreichen.

Weitere Informationen:
www.ejfoundation.org

Inhalt

Zusammenfassung	4
Zwangsarbeit, Sklaverei, Menschenhandel	6
Zwangsarbeit	6
Sklaverei	6
Menschenhandel	8
Illegale, nicht gemeldete und unregulierte (IUU-)Fischerei	9
Was ist IUU-Fischerei?	9
Warum ist IUU-Fischerei ein Problem?	9
Der Zusammenhang zwischen Menschenrechtsverletzungen und illegaler, nicht gemeldeter und unregulierter Fischerei	10
Faktoren, die Menschenhandel und Missbrauch in der Fischerei begünstigen	15
Billige Arbeitskräfte für den globalisierten Markt	15
Die Rolle von Arbeitsvermittlern in der Fischereiindustrie	17
Schutzlose Arbeiter	19
Unzureichende oder unwirksame Gesetzgebung und Regulierung	20
Umladungen auf See als Faktor für illegale Fischerei und Ausbeutung von Arbeitskräften	23
Billigflaggen	25
Staatenlose Schiffe	27
Defizite bei der Durchsetzung	29
Mangelnde Durchsetzung aus Kostengründen	29
Sicherheitsbedenken	29
Mangelnder Wille	30
Korruption	30
Ausblick	33
Fazit	35
Politische Empfehlungen	36
Empfehlungen für Küsten-, Markt-, Flaggen- und Hafenstaaten	36
Empfehlungen für Fischereiunternehmen, Verarbeiter, Importeure und Einzelhändler	38
Empfehlungen für Verbraucher	39

Abkürzungen

AIS	<i>Automatic Identification System</i> (Automatisches Identifikationssystem)	IUU	<i>Illegal, Unreported, and Unregulated fishing</i> (Illegale, nicht gemeldete und unregulierte Fischerei)
ARC	<i>Alien Resident Certificate</i> (Aufenthaltsgenehmigung) (Taiwan)	MCS	<i>Monitoring, Control and Surveillance (systems)</i> ((Systeme zur) Überwachung und Kontrolle)
AWZ	Ausschließliche Wirtschaftszone	NGO	<i>Non-governmental organisation</i> (Nichtregierungsorganisation)
EM	<i>Electronic Monitoring</i> (Elektronisches Monitoring)	PIPO	<i>Port-In Port-Out</i> (Hafenein- und Ausfahrt) (Thailand)
ERS	<i>Electronic Reporting System</i> (Elektronisches Meldesystem)	PSC	<i>Port State Controls</i> (Hafenstaatkontrollen)
EU	Europäische Union	PSMA	<i>Port State Measures Agreement</i> (Übereinkommen über Hafenstaatmaßnahmen)
FAO	<i>UN Food and Agriculture Organisation</i> (Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation der Vereinten Nationen)	RFMO	<i>Regional Fisheries Management Organisation</i> (Regionale Fischereiorganisation)
FFA	<i>Pacific Islands Forum Fisheries Agency</i> (Fischerei-Agentur des Pazifik-Forums)	TAC	<i>Total Allowable Catch(es)</i> (zulässige Gesamtfangmenge)
FoC	<i>Flags of Convenience</i> (Billigflaggen)	TIP Report	<i>Trafficking in Persons Report</i> (Jahresbericht über Menschenhandel des US-Außenministeriums)
FCV	<i>Foreign Charter Vessel</i> (Ausländisches gechartertes Schiff)	UN	<i>United Nations</i> (Vereinte Nationen)
GPS	<i>Global Positioning System</i> (Globales Positionsbestimmungssystem)	UNODC	<i>United Nations Office on Drugs and Crime</i> (Büro der Vereinten Nationen für Drogen- und Verbrechenbekämpfung)
ILO	<i>International Labour Organisation</i> (Internationale Arbeitsorganisation)	UVI	<i>Unique Vessel Identifier</i> (Eindeutige Schiffsidentifikationsnummer)
IMO	<i>International Maritime Organisation</i> (Internationale Seeschifffahrts-Organisation)	VAE	Vereinigte Arabische Emirate
INTERPOL	<i>The International Criminal Police Organisation</i> (Internationale Kriminalpolizeiliche Organisation)	VMS	<i>Vessel Monitoring System</i> (Schiffsüberwachungssystem)
IOTC	<i>Indian Ocean Tuna Commission</i> (Thunfischkommission für den Indischen Ozean)	WCPFC	<i>Western Central Pacific Fisheries Commission</i> (Fischereikommission für den westlichen und mittleren Pazifik)
IPO	<i>Initial Public Offering</i> (Börsengang)		
ITF	<i>International Transport Workers' Federation</i> (Internationale Transportarbeiter-Föderation)		

Zusammenfassung

Dieser Bericht beleuchtet die Zusammenhänge zwischen dem rapiden Rückgang der Fischbestände in den Weltmeeren – der unter anderem auf die weitverbreitete Praxis der illegalen, nicht gemeldeten und unregulierten Fischerei (IUU-Fischerei) zurückzuführen ist – und schweren Menschenrechtsverletzungen in der weltweiten Fischereiindustrie. Anhand konkreter Fallstudien wird die Problematik erläutert und es werden mögliche Lösungsansätze geprüft – insbesondere die dringende Notwendigkeit von mehr Transparenz in der Fischerei.

Der Handel mit Fisch und Fischereiprodukten ist ein milliardenschwerer globaler Industriezweig, dessen Gesamtexportvolumen im Jahr 2017 bei 152 Milliarden US-Dollar lag.¹ Das entspricht einem Anteil von mehr als 9 % an der Summe der globalen Ausfuhren von Agrarerzeugnissen (ohne forstwirtschaftliche Produkte) und macht in einigen Ländern mehr als 40 % des Gesamtwerts der gehandelten Güter aus.² Weltweit ist der Pro-Kopf-Verbrauch von Fischereierzeugnissen von nur 9,9 kg in den 1960er Jahren auf 20,5 kg im Jahr 2017 gestiegen. Die wachsende Nachfrage nach Fisch und Meeresfrüchten zu günstigen Preisen hat die Beschäftigungszahlen in diesem Sektor in die Höhe schnellen lassen:³ Schätzungen der Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation der Vereinten Nationen (*UN Food and Agriculture Organisation – FAO*) zufolge sind derzeit 59,6 Millionen Menschen im Bereich Fischerei und Aquakultur tätig, davon 40,3 Millionen in der Fangwirtschaft und der Rest in der Aquakultur.⁴

Doch das lukrative weltweite Geschäft ist durch die IUU-Fischerei gefährdet, die in einigen Regionen bereits 30 % der Fänge ausmacht.⁵ Die durch IUU-Fischerei verursachten Schäden werden auf 15,5 bis 36,4 Milliarden US-Dollar pro Jahr geschätzt, was dem Wert von 11 bis 26 Millionen Tonnen Fisch und Meeresfrüchten entspricht.⁶ Die illegale Fischerei beraubt die Länder ihrer Fischereiresourcen und führt letztlich zum Zusammenbruch der Fischbestände: 33,1 % der Fischbestände werden jenseits nachhaltiger Grenzen befischt, 59,9 % an der Obergrenze nachhaltiger Nutzung.⁷

Sinkende Einnahmen, die größtenteils auf schwindende Bestände zurückzuführen sind, gepaart mit einer gestiegenen Nachfrage nach preisgünstigen Fischereierzeugnissen, entfalten starke Marktkräfte, die die Profite in vielen Fischereien nach unten drücken und zu vermehrten Fällen von Menschenrechtsverletzungen gegenüber Schiffsbesatzungen führen. Über die letzten Jahre hinweg haben Berichte der Environmental Justice Foundation (EJF), anderer NGOs und von Journalisten aus allen Teilen der Welt wiederholt belegt, dass die Überfischung und insbesondere die IUU-Fischerei das Risiko schwerer Menschenrechtsverletzungen deutlich erhöhen.^{8/9/10} Es liegt in der Natur ihres Berufes, dass Fischer ihre Arbeit in relativer Abgeschiedenheit verrichten. Sie sind dadurch in besonders hohem Maße verschiedensten Gefahren ausgesetzt und benötigen größeren Schutz.

Untersuchungen von EJF haben vielzählige Beispiele von Menschenrechtsverletzungen ans Licht gebracht – an Bord diverser Schiffe, die unter den Flaggen unterschiedlicher Staaten und in verschiedensten Weltregionen fischten. Die Missstände reichten von überlangen Arbeitszeiten und unsäglichen Unterkunftsbedingungen bis hin zu extremer Gewalt und Mord. Dieser Bericht dokumentiert Fallstudien von Menschenrechtsverletzungen aus den Hoheitsbereichen von elf Ländern.

Die Arbeitskosten können bis zu 60 % der gesamten Schiffsausgaben ausmachen.¹¹ Um diese Kosten zu senken und den eigenen Marktvorsprung gegenüber Wettbewerbern zu erhöhen, greifen Fischereibetreiber vermehrt auf das hohe Arbeitskräftepotenzial in ärmeren Ländern zurück.

Lokale Arbeiter ziehen vielfach eine Beschäftigung in stabileren, sichereren und weniger arbeitsintensiven Branchen vor. Dagegen sind Wanderarbeiter aufgrund niedrigerer Löhne, geringerem Sozialschutz und schwächeren Arbeitnehmerrechten im Vergleich zu ihren einheimischen Kollegen den Gefahren durch Menschenhändler und ausbeuterische Vermittler sowie missbräuchlichem Verhalten von Kapitän und Crew besonders ausgeliefert.

Viele Arbeiter werden so letztlich in Schuldknechtschaft oder Sklaverei getrieben und gezwungen, bei geringem oder ganz ohne Lohn kräftezehrende und riskante Arbeiten zu verrichten. Die moderne Sklaverei ist keine Seltenheit: Weltweit sind quer durch alle Branchen geschätzte 40,3 Millionen Männer, Frauen und Kinder Opfer von Sklaverei.¹²

Den Betreibern von Sklaverei und Menschenhandel im Fischereisektor kommen die bestehenden Kapazitätslücken bei den staatlichen Überwachungs- und Durchführungsinstrumenten zugute. Mangelnde politische Steuerung hat dazu geführt, dass sowohl Sklaverei als auch Menschenhandel vielerorts zu einem festen Bestandteil von Lieferketten für Fischereiprodukte geworden sind.

Zusätzlich verschärft werden diese Probleme durch Praktiken wie das Umladen auf See und die Verwendung von Billigflaggen, die die Identifizierung und Nachverfolgung möglicher Fälle von illegaler Fischerei oder Ausbeutung von Arbeitskräften sowie das Verhängen angemessener Sanktionen durch die Regierungen erschweren. Zudem begünstigen diese Praktiken andere rechtswidrige Handlungen wie den Drogen- oder Waffenhandel und gehen möglicherweise mit der Nutzung von Steueroasen einher.^{13/14/15}

Da zwischen der IUU-Fischerei und Menschenrechtsverletzungen auf See ein unmittelbarer kausaler Zusammenhang besteht, ist zu ihrer Bekämpfung ein koordinierter Ansatz erforderlich. Erfreulicherweise gibt es hier inzwischen Lösungen, die leicht umsetzbar und zunehmend erschwinglich sind.¹⁶ Einzelstaaten und internationale Behörden, Fischereiunternehmen und Fischverarbeitungsbetriebe, Importeure, Einzelhändler und Verbraucher sind allesamt aufgefordert, ihren Teil beizutragen.

Empfehlungen von EJF:

An Staaten:

Zur Bekämpfung von Menschenrechtsverletzungen und verwandter Probleme im Fischereisektor müssen die Staaten Licht ins Dunkel bringen und für umfassende Transparenz in der Fischerei sorgen. EJF hat zehn Grundsätze für Transparenz entwickelt, die ohne hohen Kostenaufwand zeitnah umgesetzt werden können. Sie werden am Ende dieses Berichts im Fazit (siehe Seite 36) sowie im EJF-Report „Aus dem Schatten ans Licht“¹⁷ ausführlicher beschrieben. Kurz gefasst lauten sie:

1. Jedem Fischereifahrzeug ist eine eindeutige Kennnummer zuzuteilen.
2. Die Daten aus der Schiffsverfolgung sind offenzulegen.
3. Sämtliche Fanglizenzen und -genehmigungen sind offenzulegen.
4. Sämtliche für Fischereiverbrechen verhängte Strafen sind offenzulegen.
5. Das Umladen von Fisch auf See auf andere Schiffe ist zu untersagen, sofern dies nicht vorab genehmigt und sorgfältig überwacht wird.
6. Es ist eine digitale Datenbank mit Informationen zu den Fischereifahrzeugen einzurichten.
7. Die Verwendung von Billigflaggen durch Fischereifahrzeuge ist zu unterbinden.
8. Einzelheiten zu den tatsächlichen Eigentumsverhältnissen an den Fischereifahrzeugen sind offenzulegen (Wer fährt den Profit ein?).
9. Die Betreiber illegaler, nicht gemeldeter und unregulierter Fischerei sind zu bestrafen.
10. Es sind internationale Maßnahmen umzusetzen, die klare Standards für Fischereifahrzeuge und den Handel mit Fischereierzeugnissen vorgeben.

Daneben sollten die Staaten zur gezielten Bekämpfung gravierender Menschenrechtsverletzungen in der Fischerei folgende weitere Maßnahmen ergreifen:

- Es sind geeignete gesetzliche Mandate sowie Ausbildungs- und Unterstützungsmaßnahmen für die zuständigen Behörden zu schaffen.
- Das Anwerben von Wanderarbeitern für die Beschäftigung auf Fischereifahrzeugen ist streng zu regulieren, um Vermittlern die Möglichkeit zu nehmen, Arbeiter durch ausbeuterische Verträge in Schuldknechtschaft zu zwingen.
- Es sind ausreichend Mittel zur Aufdeckung, Untersuchung und strafrechtlichen Verfolgung von Menschenrechtsfällen in der Fischereiindustrie bereitzustellen.

An die Industrie:

Neben der Notwendigkeit, Reputationsrisiken zu managen, sieht sich die Fischereiindustrie mit einer wachsenden Zahl regulatorischer Auflagen zur Bekämpfung von Menschenrechtsverletzungen in ihren Lieferketten konfrontiert. Im Jahr 2011 forderte der Menschenrechtsrat der Vereinten Nationen (*UN Human Rights Council* – UNHRC) im Rahmen seiner Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte (*Guiding Principles for Business and Human Rights* – UNGPs) die Staaten und Industrie dazu auf, entschiedener gegen die Gefahren in den eigenen Lieferketten vorzugehen.¹⁸ In der Folge wurden auf nationaler Ebene vermehrt Gesetze für ein besseres Verständnis und zur Abwehr von Menschenrechtsverletzungen in den Lieferketten verabschiedet, wie beispielsweise der Modern Slavery Act im Vereinigten Königreich oder der Nationale Aktionsplan Wirtschaft und Menschenrechte in Deutschland. Weltweit sind die in der Fischereiindustrie tätigen Unternehmen aufgefordert,

- klare Richtlinien und Verfahren zur Risikominimierung entlang der gesamten Lieferkette einzuführen, die auf unabhängige Verifizierung gründen und die Identifizierung und Ahndung von Menschenrechtsverletzungen und damit verbundener Vergehen ermöglichen. EJF hat zu diesem Zweck gemeinsam mit dem WWF, weiteren NGOs und der Industrie einen Verhaltenskodex für Verarbeiter und Importeure entwickelt.¹⁹
- ausreichend Daten über Fangschiffe zu erfassen bzw. abzufragen, um zu gewährleisten, dass Fischereifahrzeuge, die in der Vergangenheit IUU-Fischerei oder Missbrauch von Arbeitskräften betrieben haben, von den Lieferketten ausgeschlossen werden. Die Richtigkeit dieser Daten ist sowohl unternehmensintern als auch von unabhängiger Stelle zu verifizieren.
- ein Bewusstsein für die Gefahren des informellen Anwerbens von Arbeitskräften zu schaffen und verantwortungsvolle Anwerbepraktiken und -tätigkeiten zu fördern, bei denen Arbeiter keine Anwerbegebühr zu entrichten haben.
- ausschließlich mit Lieferanten zusammenzuarbeiten, die Verfahren zur Sicherung von Transparenz und Rückverfolgbarkeit – einschließlich der Rückverfolgung der Proteinquelle für Fisch aus Zuchtbetrieben – anwenden bzw. entwickeln.
- zu verlangen, dass Sozialaudits und sonstige Verifizierungsmaßnahmen hinsichtlich der Arbeitsbedingungen an Bord von Fischereifahrzeugen einen geschützten und vertraulichen Rahmen für die direkte Befragung der Arbeiter bieten.
- in vorwettbewerblichen Branchenverbänden und mit NGOs darauf hinzuwirken, dass die Staaten mehr Transparenz schaffen, damit Maßnahmen zur Risikominimierung leichter umgesetzt werden können.

An Verbraucher:

Auch Verbraucher können ihren Teil dazu beitragen, dass die Industrie Risiken in Lieferketten für Fischereiprodukte entgegenwirkt. So können Verbraucher:

- verlangen, dass der Nachweis lückenloser Rückverfolgbarkeit ‚vom Netz bis auf den Teller‘ erbracht sowie konkret zugesichert wird, dass sämtliche Produkte legal, nachhaltig und verantwortungsvoll gefangen bzw. gezüchtet werden.
- fordern, dass Unternehmen öffentliche Angaben dazu machen, welche Maßnahmen sie ergreifen, um sicherzustellen, dass zur Produktion der von ihnen bezogenen Fischereierzeugnisse weder Menschenhandel noch Schuldknechtschaft, Zwangs- oder Sklavenarbeit eingesetzt werden.
- ihre kollektive Macht dazu nutzen, Läden und Restaurants zum Umdenken zu zwingen und sicherzustellen, dass diese ausschließlich ökologisch und sozial verträgliche Fischereiprodukte beziehen.
- Einzelhändler dazu auffordern, die EJF Transparenz-Charta zu unterzeichnen.

Zwangsarbeit, Sklaverei, Menschenhandel

Zwangsarbeit

Das Übereinkommen über Zwangs- oder Pflichtarbeit von 1930 (Übereinkommen 29) der Internationalen Arbeitsorganisation (International Labour Organisation – ILO) definiert Zwangs- oder Pflichtarbeit als:

„jede Art von Arbeit oder Dienstleistung, die von einer Person unter Androhung irgendeiner Strafe verlangt wird und für die sie sich nicht freiwillig zur Verfügung gestellt hat.“²⁰

Ein Verstoß gegen das Übereinkommen liegt auch dann vor, wenn die Anwerbung ursprünglich freiwillig erfolgte und der Zwangsmechanismus, durch den eine Person in einer ausbeuterischen Situation festgehalten wird, erst zu einem späteren Zeitpunkt sichtbar wird.²¹

Zwangsarbeit kann von staatlicher oder privater Seite aufgezungen werden. Schätzungen der ILO zufolge werden von den weltweit 20,9 Millionen Opfer von Zwangsarbeit 89 % von privaten Akteuren oder Unternehmen wie Arbeitsvermittlern ausgebeutet.²²

Sklaverei

Laut Definition des Völkerbundes von 1926 ist Sklaverei „der Zustand oder die Stellung einer Person, an der die mit dem Eigentumsrechte verbundenen Befugnisse oder einzelne davon ausgeübt werden“.²³

Das Zusatzübereinkommen der Vereinten Nationen über die Abschaffung der Sklaverei, des Sklavenhandels und sklavereiähnlicher Einrichtungen und Praktiken von 1956 beschreibt die Praktiken ‚moderner Sklaverei‘ wie Schuldknechtschaft und Leibeigenschaft wie folgt:²⁴

- Schuldknechtschaft: „eine Rechtsstellung oder eine Lage, die dadurch entsteht, dass ein Schuldner als Sicherheit für eine Schuld seine persönlichen Dienstleistungen oder diejenigen einer von ihm abhängigen Person verpfändet, wenn der in angemessener Weise festgesetzte Wert dieser Dienstleistungen nicht zur Tilgung der Schuld dient oder wenn diese Dienstleistungen nicht sowohl nach ihrer Dauer wie auch nach ihrer Art begrenzt und bestimmt sind.“
- Leibeigenschaft: „die Stellung einer Person, die durch Gesetz, Gewohnheitsrecht oder Vereinbarung verpflichtet ist, auf einem einer anderen Person gehörenden Grundstück zu leben und zu arbeiten und dieser Person bestimmte entgeltliche oder unentgeltliche Dienste zu leisten, ohne seine Stellung selbständig ändern zu können.“

Sowohl die Definition von Zwangsarbeit als auch die von Sklaverei basieren daher auf dem Gedanken der Nötigung.²⁵



Geografische Lage der Fallstudien



 Kambodscha Ausbeutung von Arbeitern durch Vermittler	 Hawaii Zwangsarbeit an Bord von Langleinenfischereifahrzeugen	 Indonesien Ausbeutung von Arbeitern durch Vermittler; illegale Kühlschiffe	 Myanmar Arbeiter unter falschen Angaben in die Fischereiindustrie gelockt	 Sierra Leone Beobachter am Einsatz gehindert	 Spanien (Las Palmas) Besatzung auf Boot gestrandet
 Taiwan Mangelnde Arbeiterschutzgesetze	 Thailand Schwächen des PIPO-Systems; Verurteilungen wegen Menschenhandels	 Vereinigte Arabische Emirate Schuldnechtschaft in der handwerklichen Fischerei	 Vereinigtes Königreich Fischer als Opfer von Menschenhandel	 Vietnam Unkontrollierte Fangtätigkeiten	

Menschenrechtsverletzungen auf Schiffen der taiwanesischen Fernfischereiflotte

Im Mai 2018 setzten die südafrikanischen Behörden das unter taiwanesischer Flagge fahrende Fischereifahrzeug *Fuh Sheng No 11* fest. Laut Pressemitteilung der ILO vom 17. Juli 2018 handelte es sich dabei um die erste Festsetzung eines Fischereifahrzeugs nach den Bestimmungen des ILO-Übereinkommens über die Arbeit im Fischereisektor (Übereinkommen 188).²⁶ Obwohl das Schiff zunächst wegen Anzeichen von Seeuntauglichkeit überprüft wurde, stießen die südafrikanischen Behörden im Zuge ihrer Untersuchungen auf gravierende Mängel, was die Arbeitsbedingungen an Bord anging, darunter Berichte von Besatzungsmitgliedern über den harten Arbeitsalltag, die gefährlichen Lebensumstände an Bord und das Fehlen von Arbeitsverträgen für die Mehrzahl der Besatzungsmitglieder. In späteren Befragungen durch EJF berichtete die Besatzung darüber hinaus von körperlichen Misshandlungen und dem nach taiwanesischem Recht verbotenen Hai-Finching. Nachdem anfangs behauptet worden war, es hätte keine Menschenrechtsverletzungen an Bord der *Fuh Sheng No 11* gegeben, sanktionierten die taiwanesischen Behörden das Fischereifahrzeug infolge der Publikation der EJF-Untersuchungen. Dieser Fall verdeutlicht die Zusammenhänge zwischen Menschenrechtsverletzungen, illegaler Fischerei und der Sicherheit auf Schiffen, und wie verbesserte Hafenkontrollen und einheitliche Inspektionsstandards gemäß internationalen Übereinkommen dazu beitragen können, IUU-Fischerei und damit einhergehende kriminelle Aktivitäten aufzudecken.

In einem Ende 2018 von EJF veröffentlichten Briefing über taiwanesische Langleinensfischer wurden auf vier weiteren Schiffen Menschenrechtsverletzungen wie Schuldnechtschaft, Drohungen und körperliche Misshandlungen nachgewiesen. Wie schon im Fall der *Fuh Sheng No 11* gingen diese mit schweren Formen illegaler Fischerei einher, darunter Hai-Finching und die absichtliche Tötung von Delfinen und Schildkröten.²⁷

Greenpeace hat eine Reihe ähnlicher Fälle an Bord taiwanesischer Fischereifahrzeuge aufgedeckt und in seinem Bericht *Misery at Sea* dokumentiert.²⁸ Urip Muslikhin, indonesisches Besatzungsmitglied eines taiwanesischen Schiffs, wurde als auf See verschollen gemeldet; wenige Tage darauf wurde sein Leichnam an Bord entdeckt. Trotz klarer Anzeichen dafür, dass er vor seinem Tod schwer misshandelt wurde, und obwohl die taiwanesischen Behörden dies offenbar als erwiesen ansahen, gab es laut Greenpeace weder eine gründliche Untersuchung noch eine offizielle Stellungnahme zu dem Fall.

Ein weiteres Beispiel für die besorgniserregende Untätigkeit der taiwanesischen Behörden ist der Fall von fünf Männern, die 2014 von den kambodschanischen Gerichten in Abwesenheit wegen Menschenhandels verurteilt wurden. Greenpeace liegen Beweise dafür vor, dass diese Männer mit Genehmigung der taiwanesischen Regierung nach wie vor im Bereich Anwerbung tätig sind. Sie sind Geschäftsführer und Anteilseigner des Fischereiuunternehmens *Giant Ocean*, hinter dem sich ein berüchtigter Menschenhändler verbirgt.



Fuh Sheng No 11. © EJF

Menschenhandel

Im Protokoll 20 zum Menschenhandel der Vereinten Nationen wird Menschenhandel definiert als

„die Anwerbung, Beförderung, Verbringung, Beherbergung oder Aufnahme von Personen durch die Androhung oder Anwendung von Gewalt oder anderen Formen der Nötigung, durch Entführung, Betrug, Täuschung, Missbrauch von Macht oder Ausnutzung besonderer Hilflosigkeit oder durch Gewährung oder Entgegennahme von Zahlungen oder Vorteilen zur Erlangung des Einverständnisses einer Person, die Gewalt über eine andere Person hat, zum Zweck der Ausbeutung. Ausbeutung umfasst mindestens die Ausnutzung der Prostitution anderer oder andere Formen sexueller Ausbeutung, Zwangsarbeit oder Zwangsdienstbarkeit, Sklaverei oder sklavereiähnliche Praktiken, Leibeigenschaft oder die Entnahme von Organen.“ – Online abrufbar unter <https://www.un.org/depts/german/uebereinkommen/ar55025anlage2-0ebgbl.pdf>

Laut Artikel 3 lit. b) des Protokolls ist die Einwilligung eines Opfers des Menschenhandels unerheblich, wenn eines der oben genannten Mittel angewendet wurde.

Schließlich kann über den Begriff der Ausbeutung von Arbeitskraft eine Verbindung zwischen dem UN-Zusatzprotokoll zum Menschenhandel und dem ILO-Übereinkommen über Zwangs- oder Pflichtarbeit von 1930 (Übereinkommen 29) hergestellt werden. So wird deutlich, dass Menschenhandel zum Zwecke der Ausbeutung unter die Definition von Zwangs- und Pflichtarbeit gemäß Artikel 2 Absatz 1 des ILO-Übereinkommens fällt.²⁹

Illegale, nicht gemeldete und unregulierte Fischerei

Was ist IUU-Fischerei?

Unter den Begriff der illegalen Fischerei fallen Verstöße sowohl von Fischereien, die den rechtlichen Bestimmungen eines Küstenstaates unterliegen, als auch von Hochseefischereien, die in den Zuständigkeitsbereich regionaler Fischereiorganisationen (RFMOs) fallen. Als nicht gemeldete Fischerei gelten alle Fangtätigkeiten, die der zuständigen nationalen Fischereibehörde oder RFMO nicht oder nicht wahrheitsgemäß gemeldet werden. Als unregulierte Fischerei wird grundsätzlich jegliche Fischerei von Schiffen ohne Nationalität bzw. von Schiffen, die Gebiete oder Bestände befischen, für die keinerlei Schutzmaßnahmen gelten, bezeichnet, sofern derlei Fischereitätigkeiten nach nationalem oder internationalem Recht gegen geltende Bestandserhaltungsmaßnahmen verstoßen.³⁰

Warum ist IUU-Fischerei ein Problem?

Die illegale, nicht gemeldete und unregulierte (IUU-)Fischerei stellt eine ernsthafte Bedrohung für die Meeresumwelt und die auf sie angewiesenen Menschen dar. IUU-Fischerei führt zum Rückgang der Fischbestände und Biodiversität und gefährdet die Ernährungssicherheit und Lebensgrundlage von Küstengemeinschaften – 90 % der Beschäftigten in der Fangwirtschaft arbeiten in der kleinen Küstenfischerei.³¹ IUU-Fischerei beraubt die Länder ihrer Fischereiressourcen und untergräbt die Bemühungen um eine nachhaltige Bewirtschaftung der Bestände. 90 % der Fischbestände werden in den Ausschließlichen Wirtschaftszonen (AWZ) befischt – jene Meeresgebiete, die die Küstengewässer und den Meeresboden innerhalb eines Bereichs von bis zu 200 Seemeilen vom Ufer umfassen und für die ein Land das alleinige Recht auf Fischerei, Bohrungen und sonstige Ressourcengewinnung beansprucht.³²

Beispiele für IUU-Fischerei

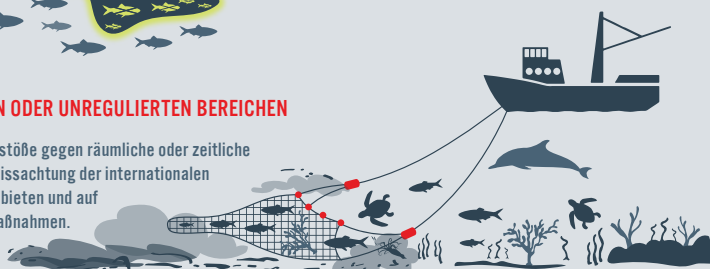
DESTRUKTIVE FANGGERÄTE

Nutzung von Sprengstoffen, Giften sowie die Fischerei mit Licht oder die Elektrofischerei können Meeresökosysteme schädigen oder zerstören.



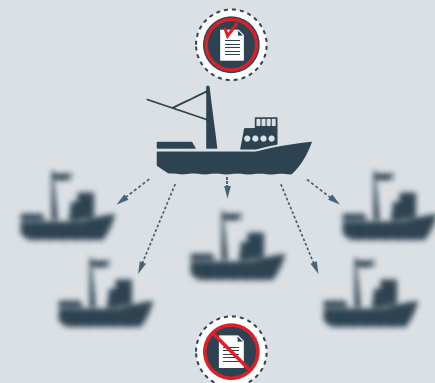
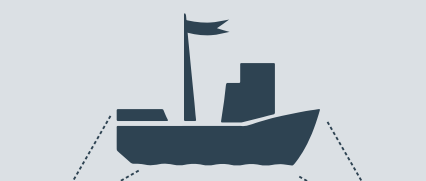
FISCHFANG IN SPERRGEBIETEN ODER UNREGULIERTEN BEREICHEN

Unrechtmäßiges Eindringen und Verstöße gegen räumliche oder zeitliche Beschränkungen. Fischfang unter Missachtung der internationalen Verpflichtungen eines Staates in Gebieten und auf Bestände ohne Bewirtschaftungsmaßnahmen.



VERSTÖSSE GEGEN GESETZE ODER BESTANDSERHALTUNGSMASSNAHMEN

U. a. fehlende Genehmigung des betroffenen Staates, Bestechung zur Beschaffung von Lizenzen, Umflagen zur Vermeidung von Sanktionen oder zur Ausnutzung von Kapazitätslücken im Management.

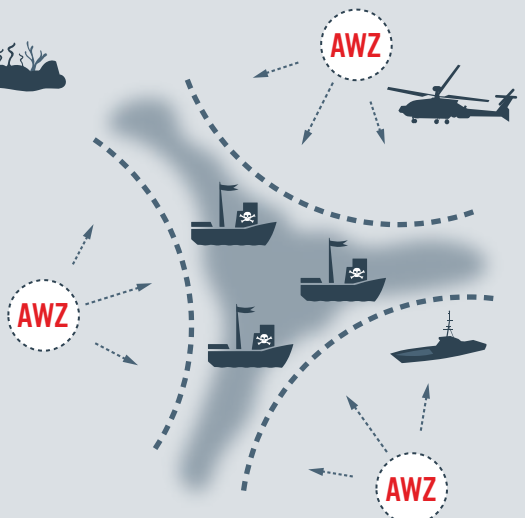
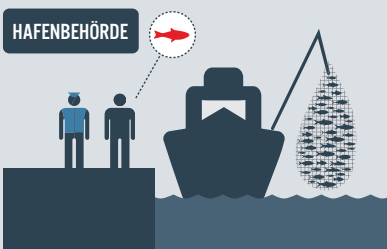


NICHT LIZENZIERTE ODER NICHT REGISTRIERTE FISCHEREI

U. a. Ausübung nicht lizenzierter fischereilicher Aktivitäten und Mitnutzung der rechtmäßigen Registrierung eines Schiffs durch mehrere nicht registrierte ‚Geisterschiffe‘.

GEFÄLSCHTE FANGSTATISTIKEN UND QUOTENÜBERSCHREITUNGEN

Falschmeldungen, Mindermeldungen und fehlende Meldung von Fängen, Beifängen oder Rückwürfen. Überschreiten der zulässigen Gesamtfangmengen (Total Allowable Catches – TAC).



UNERLAUBTE HOCHSEEFISCHEREI

Nicht registrierte Fischereifahrzeuge, die entlang der Grenzen der AWZ und auf hoher See fischen.

Fischer als Opfer von Menschenhandel im Vereinigten Königreich und Irland

Menschenhandel und Sklavenarbeit finden auch vor der eigenen Haustür statt, wie Berichte über Verletzungen von Menschenrechten auf den Britischen Inseln zeigen.^{33/34/35/36} Die Fischer sind ähnlichen Formen der Ausbeutung ausgesetzt wie ihre Kollegen in Übersee: Sie erhalten geringe oder gar keine Bezahlung, erleiden verbale oder körperliche Misshandlungen und werden gezwungen, ihre Arbeit unter unwürdigen Bedingungen zu verrichten.

Mehrere aktuelle Untersuchungen zur Fischereiwirtschaft im Vereinigten Königreich und Irland haben Fälle von Menschenrechtsverletzungen gegenüber den vorwiegend aus Wanderarbeitern bestehenden Besatzungen der Schiffe offengelegt. So wurden der irischen Polizei zwischen Juli 2017 und April 2018 zwölf Fälle von mutmaßlichem Menschenhandel gemeldet.³⁷ Vier der Opfer, die alle aus Westafrika stammen, gaben an, mit Touristenvisa nach Belfast gereist zu sein, um an Bord von britischen Trawlern zu arbeiten; stattdessen wurden sie unter Zwang und ohne Bezahlung auf irischen Schiffen eingesetzt.³⁸

Die irische Fischindustrie hat im Jahr 2016 Fisch und Meeresfrüchte im Wert von insgesamt 559 Millionen Euro exportiert und verfügt aktuell über fast 2.000 Fischereifahrzeuge.³⁹ Die Mehrzahl dieser Schiffe ist weniger als 15 Meter lang und mit vier bis sechs Arbeitern bemannt.⁴⁰ Eine Studie des *Migrant Rights Centre Ireland* ergab, dass von 50 zufällig ausgewählten ägyptischen und philippinischen Fischern 80 % mehr als 60 Stunden pro Woche arbeiteten, 65 % sogar mehr als 100 Stunden pro Woche. Der durchschnittliche Stundenlohn lag bei 2,82 Euro und damit deutlich unter dem irischen Mindestlohn. Jeder vierte Arbeiter war zudem während der Arbeit an Bord verbalen oder körperlichen Übergriffen ausgesetzt.⁴¹ Auch aufgrund des Verdachts auf Menschenhandel in der Fischereiindustrie wurde Irland im Juni 2018 im Bericht des US-Außenministeriums über Menschenhandel (*Trafficking in Persons (TIP) Report*) wegen mangelnden Einsatzes im Kampf gegen die moderne Sklaverei herabgestuft.⁴²

Auch Nordirland und Schottland geben Anlass zur Sorge. Eine Gesetzeslücke erlaubt den Einsatz von Arbeitern aus Ländern jenseits des Europäischen Wirtschaftsraums (aus sogenannten Drittstaaten) als billige Arbeitskräfte, die in besonders hohem Maße von Ausbeutung bedroht sind. Drittstaatsangehörige können mit einem Transitvisum in das Vereinigte Königreich einreisen. Die Internationale Transportarbeiter-Föderation (*International Transport Workers' Federation – ITF*) und die katholische Seemannsmission *Apostleship of the Sea* haben warnend darauf hingewiesen, dass dieses System dem Missbrauch Vorschub leistet und eine Situation schafft, die es einigen wenigen Schiffsführern ermöglicht, mit diversen Menschenrechtsverletzungen bis hin zur Zwangsarbeit durchzukommen.⁴³ Die Verwendung von Transitvisa führt auch dazu, dass Arbeiter vielfach minderwertige Verträge erhalten, unter Mindestlohn bezahlt werden, eine unbegrenzte Anzahl Stunden arbeiten und gezwungen werden, bei Aufenthalt im Hafen an Bord des Fischereifahrzeugs zu bleiben. Vor diesem Hintergrund fordern Industrieverbände wie *Seafish* und die *Scottish White Fish Producers Association* eine Reform des Systems.

Der Zusammenhang zwischen Menschenrechtsverletzungen und illegaler, nicht gemeldeter und unregulierter Fischerei

Arbeiter im Fischereisektor sind der Gefahr von Menschenrechtsverletzungen, etwa in Form von Menschenhandel und Zwangsarbeit, in besonders hohem Maße ausgeliefert.⁴⁴ Fischereiarbeiter befinden sich bereits durch die Art ihrer Tätigkeit und die Abgeschiedenheit des Arbeitsorts in einer prekären Lage. Sie arbeiten weitgehend isoliert, zum Teil auf hoher See, und somit in einem Umfeld, in dem unwürdige Arbeitsbedingungen, Lohnkürzungen und missbräuchliches Verhalten von den zuständigen Ämtern und Aufsichtsbehörden unbemerkt bleiben.⁴⁵ In vielerlei Hinsicht sind Fischer ‚verdeckte‘ Arbeitskräfte, die für Behörden und Verbraucher unsichtbar bleiben.⁴⁶

Wo nachhaltiges Fischereimanagement ungenügend umgesetzt oder gar nicht vorhanden ist, führen Fangtätigkeiten vielfach zu einem bedrohlichen Rückgang der Meeresressourcen bis hin zur vollständigen Erschöpfung. Die weltweite Überfischung der Fischbestände hat nicht nur den Zusammenbruch der Ökosysteme zur Folge, sondern führt auch für Millionen von Menschen, die auf die Ozeane als Nahrungsquelle und Lebensgrundlage angewiesen sind, zu vermehrter Armut und Unterernährung.

Angesichts rückläufiger Fangmengen greifen einige kommunale und industrielle Fischer in dem Bemühen, profitabel zu bleiben, zu immer drastischeren Maßnahmen – wie den Einsatz von illegalen Fanggeräten oder Fangtätigkeiten in geschützten bzw. gesperrten Gebieten.

Dies trägt zusätzlich zur Reduzierung der Fänge bei und beschleunigt die Erschöpfung der Fischbestände. Der zunehmende Konkurrenzkampf unter den Fischern führt zu einem Ansturm auf die verbleibenden Bestände und einer noch massiveren Übernutzung der Fischereiresourcen.

Schrumpfende Fischbestände erhöhen den Druck auf Fischereibetreiber, Fangraten und Rentabilität zu sichern, indem die Betriebskosten gesenkt werden. Erschöpfte Fischbestände zwingen die Schiffe, ihre Fangtätigkeiten immer weiter hinaus aufs Meer zu verlagern. Dies erhöht die Kosten: Die Fernfischerei verbraucht mehr Treibstoff, benötigt eine komplexe unterstützende Infrastruktur und verlängert die Zeiträume, die die Besatzungen auf See verbringen.⁴⁷ Treibstoffkosten sind unvermeidbar – Arbeitskosten dagegen lassen sich modifizieren und verfälschen. Da Fangtätigkeiten besonders arbeitskräfteintensiv sind, können die Lohnkosten für Fischer bis zu 60 % der Betriebskosten ausmachen.⁴⁸

Die Notwendigkeit für Schiffsbetreiber, Kosten zu sparen, erhöht die Anreize für den Einsatz von Wanderarbeitern. Häufig stammen diese aus ärmeren Ländern, in denen die Menschen aufgrund unzureichender Beschäftigungsmöglichkeiten gezwungen sind, im Ausland Arbeit zu finden. Im Vergleich zu ihren einheimischen Kollegen erhalten Wanderarbeiter häufig niedrigere Löhne und genießen geringeren Sozialschutz und weniger Arbeitnehmerrechte.⁴⁹ Das besondere Risiko, Opfer von Ausbeutung zu werden, gepaart mit dem Bestreben der Betreiber, Kosten zu senken, erhöht für die Besatzungen von Fischereifahrzeugen die Gefahr von Zwangsarbeit und Menschenhandel.⁵⁰

Dass Billiglohnarbeiter im Fischereisektor dem Risiko von Sklaverei, Menschenhandel und Zwangsarbeit in besonders hohem Maße ausgesetzt sind, liegt an einer Reihe von Faktoren:⁵¹

- Ein Entkommen auf See ist schwierig bis unmöglich.
- Die Abgeschiedenheit und Entfernung von den Regulierungsbehörden führt zu nur minimaler Beaufsichtigung und ermöglicht Verbrechen und Menschenrechtsverletzungen von Seiten skrupelloser Schiffsbetreiber.
- Vielerorts mangelt es an wirksamem Schutz gegen Übergriffe (aufgrund fehlender Regulierung, oder weil die Länder nicht über die benötigten Ressourcen oder ausreichenden politischen Willen verfügen).

- Teilweise sind Wanderarbeiter nicht im Besitz notwendiger Papiere.
- Anwerbestellen unterliegen häufig keiner oder nur unzureichender Regulierung.
- Arbeiter können vielfach die eigenen Verträge nicht lesen, da sie der Landessprache nicht mächtig sind, und kennen ihre Rechte nicht.
- Weltweit herrscht in der Fischereiindustrie ein gravierender Mangel an Transparenz und Verantwortungsbewusstsein. Bis dato gibt es keine internationale Verpflichtung zu Maßnahmen wie die Vergabe von eindeutigen Schiffsnummern (*Unique Vessel Identifier - UVI*) oder die Eintragung in ein globales Schiffsregister, die die Nachverfolgung von Fischereifahrzeugen durch die Behörden ermöglichen würden. Hinzu kommt die Verwendung von sogenannten Billigflaggen (im Englischen als *Flags of Convenience* bezeichnet), bei der bewusst die Registrierung in einem Land gewählt wird, das weniger in der Lage oder bereit ist, Kontrolle über die Schiffe auszuüben.⁵²

Auch im Bereich der Verarbeitung von Fisch und Meeresfrüchten und der Fischzucht kommt es Berichten zufolge zu Menschenhandel und Zwangsarbeit. Für die Zwecke dieses Berichts werden schwerpunktmäßig Menschenrechtsverletzungen an Bord von Fischereifahrzeugen beleuchtet.⁵³



Im Vergleich zu heimischen Arbeitern müssen Wanderarbeiter oftmals mit weniger Lohn, geringerer sozialer Absicherung und schlechterem Arbeitsschutz arbeiten. © EJF

Schuldknechtschaft in den Fischereien der Vereinigten Arabischen Emirate

Der Wert der Fischereiindustrie in den arabischen Golfstaaten beläuft sich auf 270 Millionen US-Dollar pro Jahr.⁵⁴ Allein im Jahr 2015 haben die Vereinigten Arabischen Emirate (VAE) Fisch und Meeresfrüchte im Wert von 100 Millionen US-Dollar exportiert.⁵⁵ Obwohl die einheimische industrielle Fischerei in den VAE in den vergangenen Jahren zunehmend reguliert wurde – etwa mittels saisonaler Schließungen für große Trawler in den Wintermonaten und Fangverbote für gefährdete Fischarten –, kommt es weiterhin sowohl in der handwerklichen als auch in der Berufsfischerei zu illegalen Fangtätigkeiten.⁵⁶

Fischereifahrzeuge der VAE wurden bei der illegalen Fischerei in somalischen Gewässern gesichtet. Die verbotenen Fangaktivitäten führen hier zur weiteren Gefährdung von Fischbeständen, die bereits durch andere ausländische Flotten verheerende Schäden erlitten haben. Mangelnde politische Steuerung und vermutete Korruption unter einheimischen Beamten – die Bestechungsgelder von den Betreibern der VAE-Schiffe einstreichen – fördern diese Praxis und schaden Somalias eigenen Fischern.⁵⁷ In ihren heimischen Gewässern wurde Fischern der VAE der Einsatz illegaler Netze zur Erhöhung der Fangmengen nachgewiesen, was unbeabsichtigte Beifänge gefährdeter Arten wie Seekühe und Haie nach sich ziehen kann. Erst kürzlich sind die Behörden in Abu Dhabi auf eine Flotte von ca. 200 nicht gemeldeten Fischereifahrzeugen gestoßen.⁵⁸

Auch Menschenrechtsverletzungen bleiben häufig unentdeckt. In der im Norden der VAE gelegenen Region Ras Al-Khaimah findet sich eine Reihe von Fischereigemeinschaften, die vorwiegend aus Indern bestehen, die aus der Provinz Amarati in die VAE eingewandert sind.⁵⁹ Für die Fischerei nutzen sie kleine Ruderboote von 12 Metern Länge, die ortsansässigen Geschäftsleuten der VAE gehören und Fänge von ca. 100 kg Fisch pro Fahrt zulassen. Nach Auskunft lokaler Organisationen erhalten die Fischer hierfür keinen Lohn, sondern nur einen geringen Anteil an den Fängen – kaum genug, um sich selbst zu ernähren, geschweige denn ihre Familien. Manche Arbeiter haben berichtet, dass ihre Ausweispapiere vom Arbeitgeber konfisziert wurden, um sie am Weggehen zu hindern. All dies hat dazu geführt, dass die Gemeinschaften unter Bedingungen einer „Semi-Schuldknechtschaft“ arbeiten, bei der sie hinsichtlich ihrer eigenen Versorgung und der ihrer Familien vollständig auf die Bootseigner angewiesen sind.

Zwangsarbeit auf Fischerbooten unter US-Flagge am Standort Hawaii

Honolulu dient als Drehkreuz für 140 Langleinenfischereifahrzeuge unter US-Flagge, die in den Gewässern rund um Hawaii hoch begehrte Schwertfisch- und Thunfischarten befischen, mit denen Restaurants vor Ort und im ganzen Land beliefert werden. Die Fangträge dieser Boote werden auf dem Luftweg auf das Festland verbracht und bilden den Grundstock für eine Industrie im Wert von 110 Millionen US-Dollar pro Jahr.⁶⁰

Im September 2016 wurden auf einigen dieser Schiffe schwere Arbeitsrechtsverstöße aufgedeckt, darunter unbezahlte Zwangsarbeit und sklavenähnliche Lebensbedingungen.⁶¹ Zu diesem Zeitpunkt befanden sich etwa 600 bis 700 Arbeiter an Bord der Schiffe, vorrangig aus Indonesien, von den Philippinen und aus Kiribati.⁶² Einige von ihnen erhielten einen Stundenlohn von weniger als 1 US-Dollar, von dem sie zudem Schulden gegenüber Vermittlern und Anwerbern abbezahlen mussten. Ein indonesischer Arbeiter hatte für die Reise nach Hawaii, Anwerbegebühren und die eigene Vertretung Schulden in Höhe von insgesamt mehr als 5.000 US-Dollar angesammelt, die nach und nach von seinem ohnehin geringen Lohn abgezogen wurden.⁶³ Schiffseigner und Kapitäne zahlen teilweise bis zu 10.000 US-Dollar für die Vermittlung eines einzelnen Arbeiters und wälzen diese Kosten für die Dauer des Vertrags auf eben diesen ab.⁶⁴

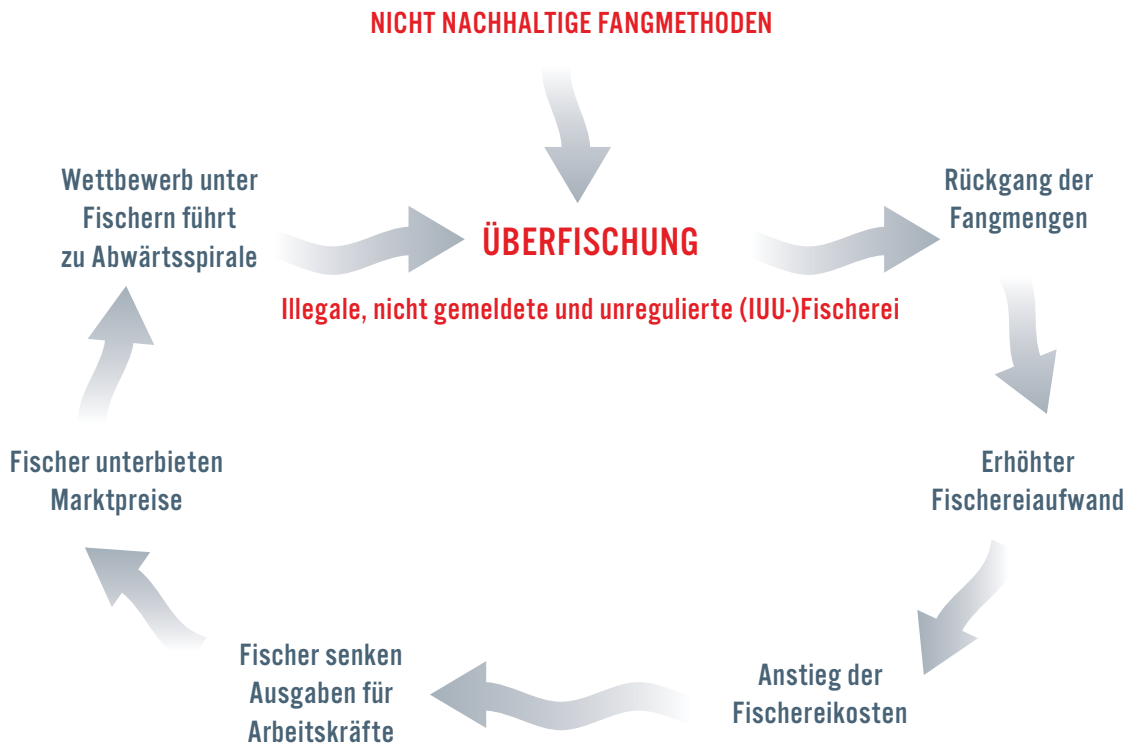
„**Ich habe gemerkt, dass die Bezahlung auch nicht viel besser ist als in meinem Heimatland... Meine Träume sind schnell zerplatzt.**“ – Unbekannter indonesischer Arbeiter.

Diese Arbeiter haben kein Einreisevisum für die USA und dürfen von Gesetzes wegen amerikanischen Boden nicht betreten.⁶⁵ Eine Gesetzeslücke im US-Einwanderungsrecht zwingt sie, an Bord des Fischereifahrzeugs zu bleiben, wenn dieses im Hafen einläuft. Die entsprechende gesetzliche Regelung (I259) sieht vor, dass die Arbeiter für die gesamte Dauer des Aufenthalts im Hafen „an Bord festzuhalten sind“ und verpflichtet Schiffskapitäne zur Einbehaltung ihrer Pässe – Methoden, die dem Menschenhandel und der Zwangsarbeit Vorschub leisten.⁶⁶

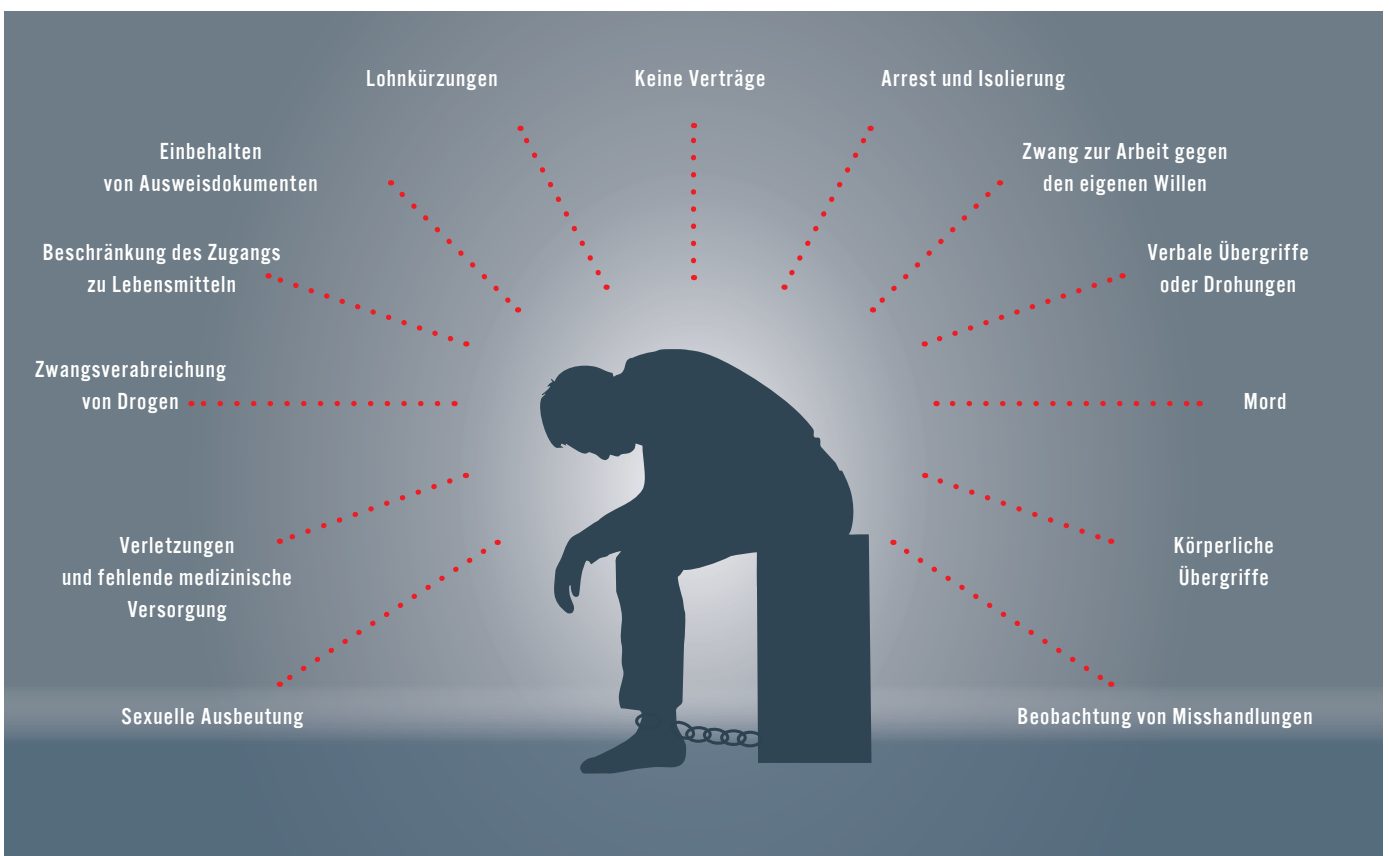
„**Keiner von uns hat ein Visum. Wir sind Illegale, also können wir auch keine Forderungen stellen.**“ – Syamsul Maarif, indonesisches Besatzungsmitglied.

Arbeiter berichten auch von verbalen und körperlichen Übergriffen. Zwei Indonesier, denen 2010 im Hafen von San Francisco die Flucht von Bord eines Fischereifahrzeugs gelang, gaben gegenüber der Polizei an, dass sie vom Kapitän des Schiffs geschlagen und getreten wurden, 20-Stunden-Schichten ableisten mussten und bei arbeitsbedingten Verletzungen keinen Zugang zu medizinischer Versorgung erhielten.⁶⁷ Eines der Opfer sagte aus, dass die Essensrationen so knapp bemessen waren, dass er häufig Reste rohen Fisches aß, um bei Kräften zu bleiben.⁶⁸ Der Besitzer des fraglichen Schiffs – die *Sea Queen II* – wurde im September 2016 vor Gericht gestellt und der Fall schließlich im Januar 2018 beigelegt.^{69/70}

Zusammenhänge zwischen Überfischung und Ausbeutung von Arbeitskräften



Missbräuchliches Verhalten gegenüber Arbeitern an Bord von Fischereifahrzeugen



Vietnamesische Fischereifahrzeuge überall auf der Welt

Mit weit über 105.000 Schiffen verfügt Vietnam über eine der größten und am schnellsten wachsenden Fangflotten der Welt.

Die vietnamesischen Fischereifahrzeuge – im Pazifikraum umgangssprachlich auch als *Blue Boats* bezeichnet⁷¹ – sind üblicherweise eher klein und daher von der Pflicht zum Mitführen satellitengestützter oder mobiler Ortungsgeräte an Bord ausgenommen. Dieser Umstand erlaubt es der riesigen *Blue Boat*-Flotte, ohne größere Kontrollen oder auch vollkommen unbeaufsichtigt wertvolle Arten, wie etwa Seegurken für den lukrativen chinesischen Markt, zu befischen.

Im Jahr 2016 haben allein die indonesischen Behörden 1.100 vietnamesische Fischer verhaftet; im Jahr davor waren es noch 700.⁷²

Daneben wurden vietnamesische Fischereifahrzeuge in den vergangenen Jahren auch in Australien⁷³ sowie in der Mehrzahl der 13 Länder, die gemeinsam die Fischerei-Agentur des Pazifik-Forums (*Pacific Islands Forum Fisheries Agency* – FFA) bilden⁷⁴, sowie in Malaysia⁷⁵ und Thailand⁷⁶ festgesetzt. Selbst in den Gewässern der 7.000 km von Vietnam entfernten Kaledonischen Inseln wurden vietnamesische Schiffe festgesetzt.⁷⁷ Angesichts anhaltender Vergehen durch vietnamesische Fischereifahrzeuge hat die Europäische Kommission im Oktober 2017 Vietnam wegen mangelnder Kontrolle seiner Fernfischereiflotten die ‚Gelbe Karte‘ – eine Warnung vor Handelssanktionen für Fischereierzeugnisse – erteilt.⁷⁸

Anfang 2018 sprach EJF mit 24 Fischern von vietnamesischen Fischereifahrzeugen, die in den sechs Monaten zuvor in thailändischen Gewässern festgesetzt worden waren. Schiffe aus Ca-Mau, der südlichsten Provinz Vietnams, dringen häufig in Thailands AWZ ein: Allein im Zeitraum von Januar bis Mai 2018 wurden über 50 vietnamesische Fischereifahrzeuge wegen IUU-Fischerei in thailändischen Gewässern festgesetzt.⁷⁹ Die Schiffe, deren Besatzungen von EJF befragt wurden, nutzten eine Vielzahl destruktiver und in vielen Fällen verbotener Fanggeräte wie Schub- und Kiemennetze oder sogar Geräte für die Elektrofischerei, die alle Lebewesen in der näheren marinen Umgebung betäuben oder töten. Einige der Fischer gaben an, bereits beim Auslaufen aus dem Heimathafen gewusst zu haben, dass sie in Thailand illegale Fischerei betreiben würden, da der Zusammenbruch der einheimischen Fischbestände ihnen keine andere Wahl ließ.

„In Vietnam lohnt sich das Fischen nicht. Der Bootsbesitzer hat mich (den Kapitän) gedrängt, Vietnam zu verlassen, weil wir sonst am Ende nicht genug Geld einfahren.“ – Vietnamesischer Kapitän eines Fischerboots.

Die Crewmitglieder berichteten zudem von überlangen Arbeitszeiten an Bord und eingeschränktem Zugang zu Essen und Wasser. Teilweise wurden Löhne nur bei gutem Fang ausbezahlt; während der Monsunmonate, wenn die Boote den Hafen nicht verlassen konnten, wurde entsprechend überhaupt kein Lohn gezahlt. Zudem berichteten viele der von EJF befragten Personen von wachsenden Schulden gegenüber dem Schiffseigner oder Kapitän – ein typisches Zeichen von Schuldknechtschaft und Zwangsarbeit.⁸⁰



Diese vietnamesischen Fangschiffe wurden festgesetzt, als sie illegalen Fischfang im Golf von Thailand innerhalb der AWZ Thailands betrieben. © EJF

Faktoren, die Menschenhandel und Missbrauch in der Fischerei begünstigen

Zwangsarbeit in der Fischereiindustrie ist komplex und betrifft sowohl die Produktlieferkette als auch die Abläufe bei der Beschaffung von Arbeitskräften.⁸¹ In beiden Fällen führt mangelnde staatliche Steuerung dazu, dass skrupellose Geschäftemacher besonders schutzlose Arbeiter für ihre Zwecke ausnutzen und Zwangsarbeit als Mittel einsetzen können. Arbeitsschutzrichtlinien sind zumeist Ländersache, während Marktkräfte auf globaler Ebene wirken. Regierungen aller Couleur sind bereit, geltende Arbeitsstandards zu opfern, um die beim Ringen um mehr Handel und Investitionen entstandene Abwärtsspirale voranzutreiben.⁸²

Billige Arbeitskräfte für den globalisierten Markt

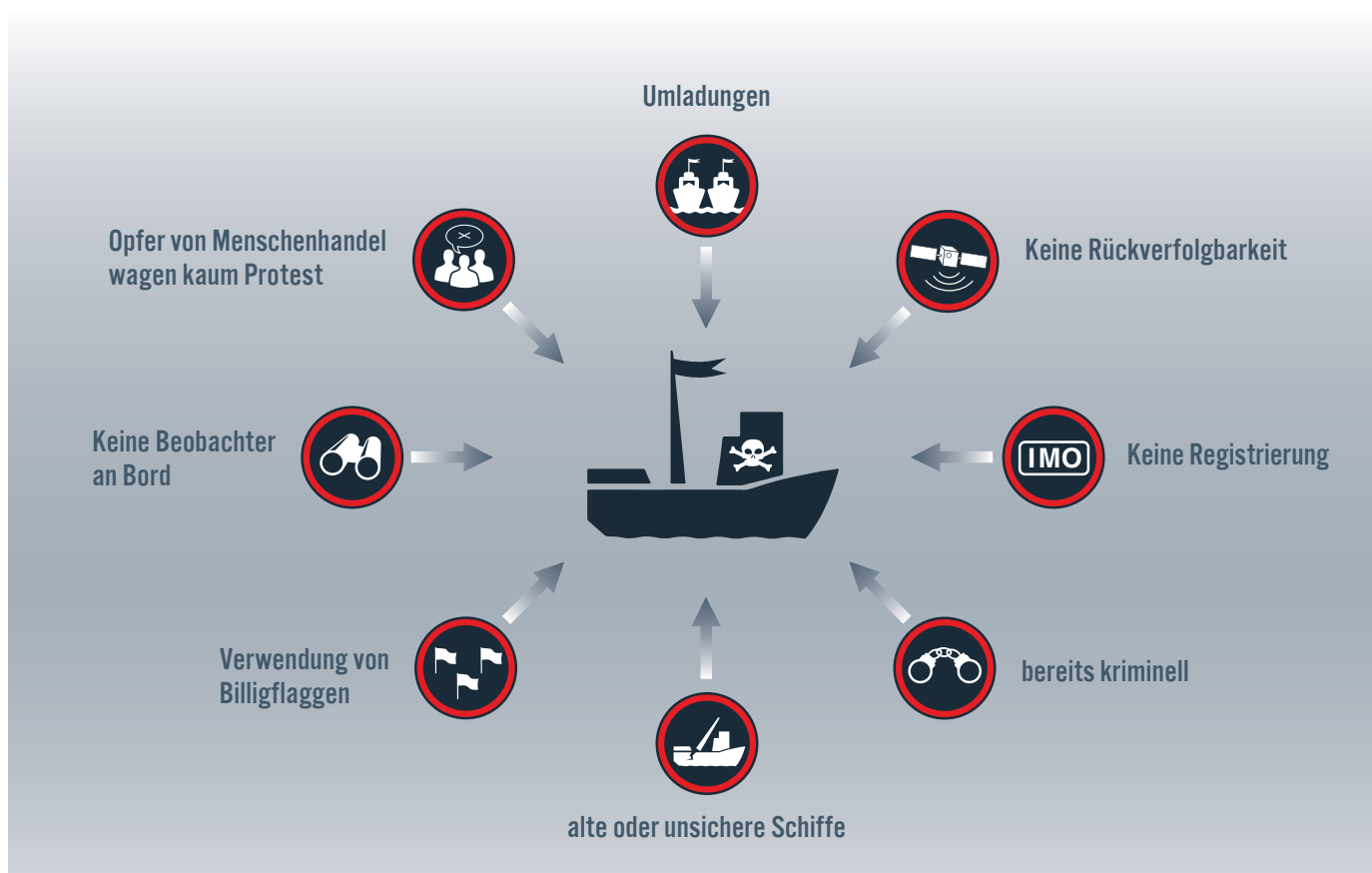
Der internationale Einzelhandel übt hinsichtlich des Vertriebs von Fisch und Meeresfrüchten große Macht aus.⁸³ Die Globalisierung der Wertschöpfungsketten in der Fischerei hat dazu geführt, dass jede Aktivität, die dem Fischereierzeugnis zusätzlichen Wert verschafft, in einem anderen Land stattfinden kann.⁸⁴

Um den Konsum im Globalen Norden aufrechtzuerhalten, drücken internationale Einzelhändler und andere Unternehmen

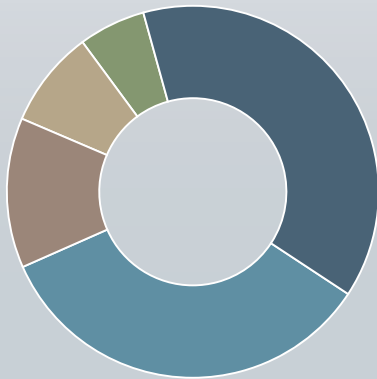
den Preis von Waren – so auch von Fischereiprodukten – aus anderen Ländern. Ermöglicht wird dies durch besonders harte Arbeitsbedingungen im Globalen Süden.⁸⁵ Die Unternehmen nutzen globale Lieferketten für billige Einfuhren aus kostengünstigeren Regionen der Weltwirtschaft und die Entsendung von Arbeitskräften in Niedriglohnländer.⁸⁶

Das hat zwei Folgen: Zum einen sind sich die Einzelhändler der ‚vorgelagerten‘ Elemente ihrer Lieferkette möglicherweise nicht bewusst oder ignorieren sie schlichtweg. Häufig greifen Beschaffungsrichtlinien nicht für die primären Ebenen einer Lieferkette, die als vom Endprodukt losgelöst wahrgenommen werden.⁸⁷ Diese ‚Entkoppelungen‘ innerhalb der Lieferkette – seien sie beabsichtigt oder nicht – können dazu führen, dass am vom Verbraucher am weitesten entfernt gelegenen Ende Zwangsarbeit und Menschenhandel florieren. Zum anderen erhalten die Lieferanten von Fisch und Meeresfrüchten generell nur einen niedrigen Preis für ihre Waren und müssen diese dennoch schnell bzw. kurzfristig liefern und häufige Zahlungsrückstände hinnehmen. Das führt zur verstärkten Nutzung von billigen Arbeitskräften oder Zwangsarbeitern, um so Kosten zu sparen.⁸⁸ Verstärkt wird diese Tendenz durch den Einsatz von Arbeitsvermittlern und Unterauftragnehmern.

Risikofaktoren, die zum Menschenhandel und Zwangsarbeit an Bord von Fischereifahrzeugen beitragen



Die fünf größten Fangflotten der Welt

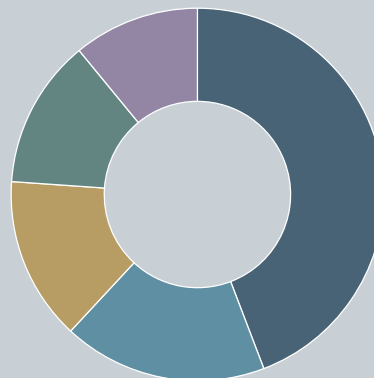


- 700.000 (2016) CHINA
- 620.830 (2012) INDONESIEN
- 238.772 (2015) INDIEN
- 152.998 (2013) JAPAN
- 109.000 (2015) VIETNAM

Die fünf Länder mit den größten Wildfängen der Welt

TONNEN
pro / Fang / Anlandungen (2016)

- 15.246.234 CHINA
- 6.109.783 INDONESIEN
- 4.897.322 USA
- 4.466.503 RUSSLAND
- 3.774.887 PERU



Die zehn größten Fischfangnationen nach Tonnen gefangenen Fisches

Land	Tonnen (2018)	Anteil in %
China	15 246 234	16.8%
Indonesien	6 109 783	6.7%
USA	4 897 322	5.4%
Russland	4 466 503	4.9%
Peru	3 774 887	4.2%
Indien	3 599 693	3.9%
Japan	3 167 610	3.5%
Vietnam	2 678 406	2.9%
Norwegen	2 033 560	2.2%
Philippinen	1 865 213	2%
Die zehn 10 größten Fischfangnationen	47 839 211	52.5 %
Weltweite Gesamtproduktion	90,9 Millionen	100%

FAO-Bericht (2018).

Weltweit werden in der Meeresfischerei direkt oder indirekt mehr als 200 Millionen Menschen beschäftigt. Der Marktwert der Meeres- und Küstenressourcen und -industrien wird auf 3 Billionen US-Dollar pro Jahr bzw. etwa 5 % des globalen BIP geschätzt.

Mit einem Anteil von 20–25 % am globalen Markt für Fisch und Meeresfrüchte ist die Europäische Union der weltweit größte Markt und Importeur. Der Wert der Importe lag 2014 bei 21 Milliarden Euro.

Die US-Importe von Fisch und Meeresfrüchten beliefen sich 2014 auf insgesamt 20,2 Milliarden US-Dollar (18 Milliarden Euro). Davon entfielen 6,7 Milliarden US-Dollar (5,9 Milliarden Euro) auf Garnelen.

Volatile Thunfischpreise im Pazifikraum führen zu vermehrter Anwerbung von billigen Wanderarbeitern

Die Preise für Fisch sind massiven Schwankungen unterworfen, die von einer Vielzahl Faktoren ausgelöst werden, darunter Veränderungen hinsichtlich Angebot und Nachfrage oder Treibstoffpreisen.⁸⁹ Die Preise für Thunfisch gehören zu den volatilsten: Sie fallen und steigen so stark, dass von ihnen abhängt, ob Fangschiffe überhaupt in See stechen. In Thailand und Ecuador – die beide aufgrund ihrer weltweiten Bedeutung für die Thunfischverarbeitung als Referenzmärkte gelten⁹⁰ – sanken die Preise für Thunfisch zwischen September 2015 und Januar 2016 auf 950 bis 1.000 US-Dollar pro Tonne und erreichten damit auf einen neuen Tiefstwert und den niedrigsten Stand seit 2009.⁹¹ Zum Vergleich: 2014 lag der Handelspreis pro Tonne noch bei rund 1.800 US-Dollar, 2013 bei knapp 2.500 US-Dollar.⁹²

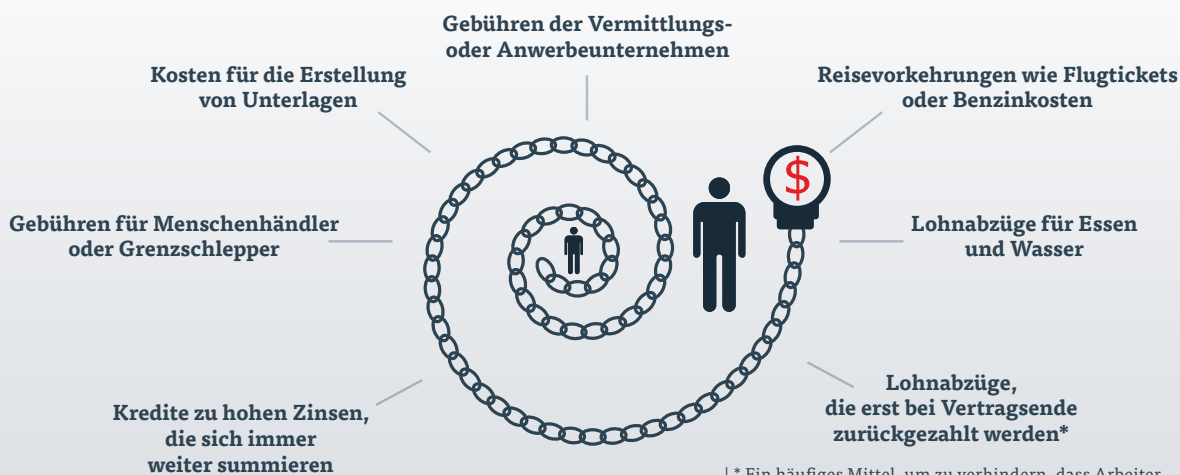
Derartige Preisverluste führen dazu, dass Schiffseigner immer stärker darum kämpfen müssen, rentabel zu bleiben. Ein Beispiel ist Taiwan, wo große Langleinenschiffereifahrzeuge teilweise im Hafen bleiben, da die Kosten für Treibstoff und Besatzung die Gewinne aus den Fangaktivitäten deutlich übersteigen.⁹³ Für die Hochseefischereiflotte Sri Lankas können die Arbeitskosten 45 % und die Treibstoffkosten zwischen 37 und 41 % der Betriebskosten ausmachen.⁹⁴ Auch wenn die Treibstoffkosten Schwankungen unterliegen, können die Schiffseigner selbst wenig tun, um sie aktiv zu senken. Das macht die Beschäftigung von Wanderarbeitern, die häufig bereit sind, für weniger Lohn als ihre einheimischen Kollegen zu arbeiten, zu einer attraktiven Möglichkeit für Fischereibetreiber. Zahlreiche Fangflotten im Asien-Pazifik-Raum nutzen diese Strategie.^{95/96} In dem Bemühen, die Kosten so gering wie möglich zu halten, werden dem Menschenhandel und der Zwangsarbeit Tür und Tor geöffnet.⁹⁷ Verschärft wird das Problem durch laxe Arbeitsgesetze sowie ausbeuterische Vermittlernetzwerke und Schiffskapitäne.

Die Rolle von Arbeitsvermittlern in der Fischereiindustrie

Auf dem Arbeitsmarkt tätige Vermittler (im Englischen als *Broker* bezeichnet) rekrutieren Arbeitskräfte und vermitteln diese an die Besitzer von Fischereifahrzeugen, an Anlegestellen, Verarbeitungsanlagen und sonstige Arbeitgeber. Wo die Anwerbungskanäle Länder mit schwach ausgeprägter Rechtsstaatlichkeit kreuzen und Wanderarbeiter Opfer von Menschenhandel oder illegal in den Arbeitsmarkt eingeschleust werden, blüht das Geschäft von Arbeitsvermittlern.⁹⁸ Wanderarbeiter nutzen ihre Dienste, wo ihnen selbst der Zugang zum Arbeitsmarkt eines anderen Landes aufgrund bürokratischer Hürden, Sprachbarrieren oder fehlender Kontakte versperrt ist.

Unabhängig davon, ob sie eine Zulassung besitzen oder nicht, spielen Arbeitsvermittler bei der Täuschung von Arbeitern vielfach eine wesentliche Rolle, sobald sie mittellose Menschen, die sich einem Mangel an Beschäftigungsmöglichkeiten gegenübersehen, für ihre Zwecke ausnutzen.⁹⁹ So ist erwiesen, dass Arbeitsvermittler bewusst falsche Angaben zu angeblichen Arbeitsangeboten und -bedingungen gemacht haben, überhöhte Gebühren verlangt, Arbeiter an Menschenhändler und skrupellose Arbeitgeber verkauft, anstelle der Arbeiter Lohn kassiert bzw. diesen teilweise oder vollständig einbehalten haben.^{100/101}

Der Kreislauf der Schuldnechtschaft



| * Ein häufiges Mittel, um zu verhindern, dass Arbeiter vor Ablauf der Vertragslaufzeit fliehen. |

Durch Betrug in die thailändische Fischereiindustrie gelockt

Viele der Opfer von Menschenhandel und Zwangsarbeit, die Arbeit auf Fischereifahrzeugen verrichten, tun dies, weil sie von korrupten Vermittlern und Menschenhändlern getäuscht oder genötigt wurden. Die Vermittler – ein weitgehend unregulierter Berufsstand – werben mit der Aussicht auf attraktive Gelegenheiten in den Zielländern, die den Arbeitern wirtschaftliche Absicherung und die Möglichkeit, Angehörigen in der Heimat Geld zu senden, verheißen.¹⁰²

Thailändische Arbeitsvermittler benötigen seit jeher keine offizielle Zulassung und für manche Anwerbungskanäle ist bis heute nicht gesetzlich vorgeschrieben, dass Arbeitgeber auf lizenzierte Vermittler zurückgreifen müssen.¹⁰³ Die entsprechend losen Strukturen erlauben es skrupellosen Geschäftemachern, neu eintreffende Wanderarbeiter rücksichtslos auszubeuten. Einem 2018 veröffentlichten Bericht der ILO in Thailand zufolge berichteten 53 % von 434 Arbeitern in der thailändischen Fischereiindustrie von Lohnkürzungen in Form von Abgaben für Transport, Ausweisdokumente wie die „rosa Karte“ oder Unterkunft und Verpflegung.¹⁰⁴

Es ist bekannt, dass thailändische Vermittler von Neuankömmlingen aus Myanmar bis zu 7.000 Baht für das Erteilen der rosa Karte als amtliche Registrierung in Thailand verlangt haben.¹⁰⁵ Neu ankommende werden besonders leicht Opfer von Ausbeutung, da sie häufig kein Thai sprechen und weder die geltenden Arbeitsgesetze noch ihre Rechte kennen. Verträge sind meist nur auf Thai verfasst, sodass die Arbeiter im Unklaren darüber bleiben, welche Arbeitsstunden und Pausenzeiten vereinbart wurden und ob und wann Lohnabzüge drohen.¹⁰⁶

Um Vermittler bezahlen zu können, müssen Wanderarbeiter häufig Geld leihen, auch von inoffiziellen Stellen wie den eigenen Angehörigen oder durch den Verkauf von Land oder sonstigem Besitz.¹⁰⁷ In der Folge zögern viele, ein Beschäftigungsverhältnis zu beenden, selbst wenn der neue Arbeitgeber missbräuchliches Verhalten zeigt. Andere Vermittler treiben ihre Gebühren im Laufe der Beschäftigung ein, indem sie sie vom Arbeitslohn abziehen. Insbesondere wenn überhöhte Zinsen für den noch ausstehenden Teil der Gebühren aufgeschlagen werden, kann dies leicht zu Schuldknechtschaft führen – eine auf Fischereifahrzeugen weit verbreitete Form der Zwangsarbeit. Es droht ein Kreislauf, der Wanderarbeiter davon abhält, zu ihren Familien zurückzukehren, bevor sie nicht genügend Geld verdient haben, um ihre Schulden abzuzahlen.



Die Unterkunft an Bord des thailändischen Schiffs, auf dem 14 Wanderarbeiter aus Myanmar arbeiteten, bevor sie im Hafen von Kantang befreit wurden. © EJF

Schutzbedürftige Arbeiter

Wanderarbeiter sind der Gefahr von Zwangsarbeit in besonders hohem Maße ausgesetzt, da sie sich häufig Sprach- und Kulturbarrieren gegenübersehen, die Missbrauch begünstigen.¹⁰⁸

Wo beispielweise Verträge nicht in ihrer Muttersprache vorliegen, bleiben Arbeiter über die genauen Bedingungen ihres Beschäftigungsverhältnisses im Unklaren.¹⁰⁹

Hinzu kommt, dass Wanderarbeiter nicht nur geringeren rechtlichen Schutz genießen, sondern sich der ihnen zustehenden Rechte – sowie der Tatsache, dass sie Beschwerden melden oder Arbeitsbedingungen beanstanden können – nicht bewusst sind. Im Rahmen einer im Jahr 2013 durchgeführten Umfrage der ILO unter 596 Arbeitern in der thailändischen Fischereiindustrie gaben 61,7 % der Beschäftigten an, dass ihre Rechte nicht verletzt würden, während die anschließende Überprüfung der Arbeitsbedingungen an Bord der Schiffe ein ganz anderes Bild ergab.¹¹⁰ Eine von der *Global Alliance Against Traffic in Women* veröffentlichte Studie kam zu dem Schluss, dass kambodschanische Arbeitsmigranten in Thailand sich ihrer vor Ort geltenden Arbeitsrechte und rechtlichen Unterstützungsmöglichkeiten kaum bewusst waren und sich vielfach dagegen sträubten, bei Ausbeutung staatliche Hilfe in Anspruch zu nehmen.¹¹¹



Wanderarbeiter können zu Opfern von Misshandlungen werden, da sie sich oftmals ihrer Rechte nicht bewusst sind. © EJF

Kein Entkommen vom sinkenden Schiff

Im Rahmen einer zwei Jahre dauernden Untersuchung durch die in Seoul ansässigen *Advocates for Public Interest Law* und die *International Organization for Migration* wurden zahlreiche Fälle von Menschenrechtsverletzungen und Fahrlässigkeit an Bord von südkoreanischen Fischereifahrzeugen aufgedeckt. Die Befragung von rund 70 Wanderarbeitern in der Republik Korea, in Vietnam, Indonesien und auf den Philippinen brachte Fälle wie den der *Oryong 501* ans Licht. Die Sicherheitsvorkehrungen an Bord dieses Schiffes waren so schlecht, dass bei seinem Untergang in der Beringstraße im Jahr 2014 – als unmittelbare Folge der Tatsache, dass der Kapitän die Besatzung trotz schweren Unwetters zum Weiterfischen zwang – nur sieben von 60 Besatzungsmitgliedern der vorwiegend aus Wanderfischern bestehenden Crew überlebten.

Erstmals nachgewiesen wurden die an Wanderarbeitern auf südkoreanischen Fischereifahrzeugen verübten Menschenrechtsverletzungen im Jahr 2012, als 32 indonesischen Besatzungsmitgliedern in Neuseeland die Flucht von Bord der koreanischen *Oyang 75* gelang. Sie gaben an, sexuell und körperlich misshandelt und um ihren Lohn betrogen worden zu sein, was sowohl von den koreanischen als auch von den neuseeländischen Behörden bestätigt wurde.¹¹²



Foto der *Oryong 501* aus dem Jahr 2012. Bildnachweis: Seafarer Officer Practice Naver Cafe / 네이버카페: 해기사실무

Unzureichende oder unwirksame Gesetzgebung und Regulierung

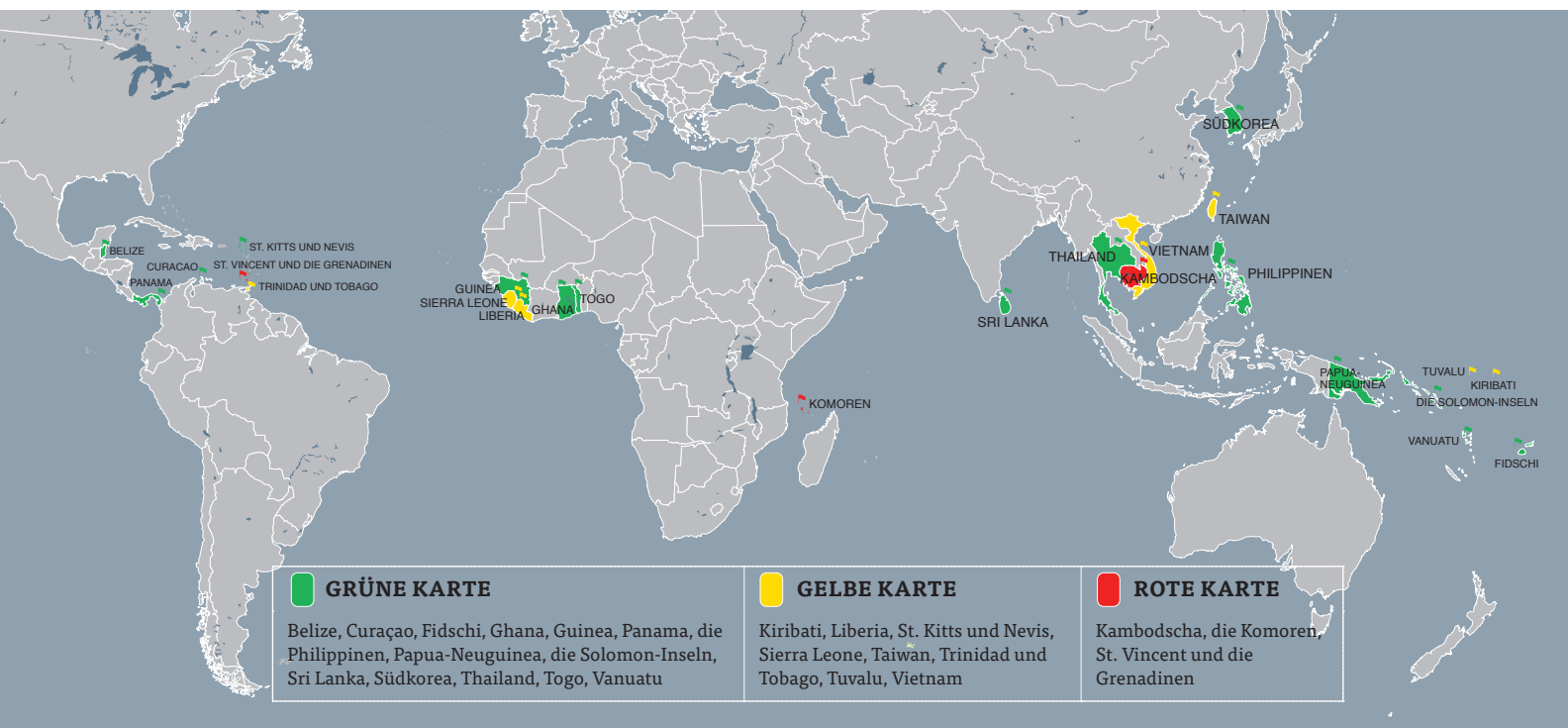
In allen Regionen kommt es vor, dass Regierungen die Zusammenhänge zwischen Zwangsarbeit, Arbeitsvermittlung und der Schattenwirtschaft bewusst ignorieren, um „flexible“ Arbeitsmärkte zu fördern.¹¹³ In weiten Teilen des Globalen Südens sind arbeitsrechtliche Vorschriften und Gewerkschaften nach wie vor nur schwach ausgeprägt. So ist es Wanderarbeitern in Thailand laut dem *Thai Labour Relations Act* aktuell untersagt, Gewerkschaften zu gründen oder beizutreten.¹¹⁴ Entsprechend können die Arbeiter keinen ausreichenden Widerstand formieren, um gegen Arbeitsrechtverstöße oder Gesetzeslücken, die eine weitere Ausbeutung begünstigen, einzutreten. Die gewerkschaftliche Organisation der Fernfischereiflotten erweist sich ebenfalls als äußerst schwierig. Selbst dort, wo die Probleme erkannt werden, werden die entsprechenden Maßnahmen innerhalb der Staaten oft nur unzureichend umgesetzt, wie nachstehend näher erläutert.

Zwar bestehen internationale Übereinkommen zu den Möglichkeiten von Wanderarbeitern, sich gewerkschaftlich zu organisieren und Tarifverträge auszuhandeln (ILO-Übereinkommen 87 und 98) und zu den Arbeitsbedingungen für Fischer (ILO-Übereinkommen 188). Zu häufig jedoch werden diese von den betroffenen Staaten nicht unterzeichnet bzw. nicht umgesetzt – wie im Fall von Thailand, das die ILO-Übereinkommen 87 und 98 bis heute nicht unterschrieben hat. Lediglich 13 Staaten haben bislang das Übereinkommen 188 ratifiziert¹¹⁵, das im November 2017 in Kraft trat. Weltweit muss das Übereinkommen noch von der Mehrzahl der großen Fischfangnationen, darunter die USA und Korea, ratifiziert und in die nationale Gesetzgebung aufgenommen werden.¹¹⁶ Verzögerungen bei der Ratifizierung und Umsetzung von Arbeitsabkommen erschweren wirksame Kontrollen durch die Flaggen- und Hafenstaaten und ermöglichen es illegalen Betreibern, auch weiterhin auf IUU-Fischerei, Menschenhandel und die Ausbeutung ihrer Arbeitskräfte zurückzugreifen.

Fischer arbeiten in einem der gefährlichsten Berufe der Welt. Auf See hat Sicherheit oberste Priorität – doch anders als für Schiffe, die keine Fischerei betreiben, ist für Fischereifahrzeuge aktuell kein internationales Abkommen in Kraft, das die Sicherheit an Bord regeln würde. Diese Lücke will das Übereinkommen von Kapstadt der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (*International Maritime Organisation – IMO*) schließen, das Planungs-, Konstruktions- und Ausrüstungsstandards für mehr Sicherheit für Besatzung und Beobachter an Bord von Fischereifahrzeugen vorschreibt. Die Ratifizierung des Übereinkommens würde dazu führen, dass Fangschiffe im Rahmen von Sicherheitsinspektionen eingehender untersucht werden, was wiederum dazu beitragen kann, dass – wie im Fall der *Fuh Sheng No 11* (siehe obige Fallstudie) – Menschenrechtsverletzungen erkannt und unterbunden werden. Sobald ein Land das Übereinkommen ratifiziert, ist es berechtigt, die in seine Häfen einlaufenden Schiffe zu überprüfen, und zwar unabhängig davon, ob deren jeweiliger Flaggenstaat das Übereinkommen unterzeichnet hat oder nicht.¹¹⁷ Allerdings haben zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts lediglich elf Staaten das Abkommen ratifiziert – halb so viele, wie zu dessen Inkrafttreten benötigt werden.¹¹⁸

Ein positives Zeichen ist dagegen die wachsende Anzahl an Staaten, die in jüngster Zeit das von der FAO vorgelegte Übereinkommen über Hafenstaatmaßnahmen (*Port State Measures Agreement – PSMA*) – die dritte zentrale internationale Maßnahme – unterzeichnet haben.¹¹⁹ Das PSMA stärkt und vereinheitlicht regionale und internationale Hafenstaatgesetze und trägt gleichzeitig zur Abschaffung der sogenannten Billighäfen (im Englischen als *Ports of Convenience* bezeichnet) bei.¹²⁰ Es enthält Regelungen über die Verbesserung der Hafeninspektionen, die Verweigerung des Zugangs zum Hafen für Fischereifahrzeuge, die nachweislich an IUU-Fischerei beteiligt waren, und den Informationsaustausch mit Staaten, deren Schiffe IUU-Fischereierzeugnisse transportieren. Das PSMA trat im Mai 2016 in Kraft und wurde bis heute von 57 Staaten ratifiziert, darunter von den Philippinen, der Türkei, Libyen und Sierra Leone im Jahr 2018.¹²¹

Länder, in denen die IUU-Verordnung der EU angewendet wurde bzw. aktuell angewendet wird



Taiwanische Arbeitsgesetze setzen Wanderarbeiter der Gefahr von Ausbeutung aus

Wanderarbeiter in Taiwans Fischereiindustrie sind dem Risiko von Ausbeutung nicht nur durch die Tätigkeit von Vermittlern ausgesetzt, sondern auch aufgrund fehlender arbeitsrechtlicher Schutzvorschriften. Dies geht so weit, dass Wanderarbeiter auf taiwanischen Fischereifahrzeugen in zwei Gruppen unterteilt werden können, wobei die über Vermittler und Anwerbestellen vor Ort in Taiwan rekrutierten Arbeiter deutlich mehr Schutz genießen als jene, die – wie in der Fernfischereiflotte üblich – außerhalb Taiwans angeworben wurden.¹²² Die in Taiwan angeworbenen Wanderarbeiter sind unter anderem durch die Vorschriften des taiwanischen *Labour Standards Act*¹²³, *National Health Insurance Act*¹²⁴ und *Labour Insurance Act*¹²⁵ geschützt, die in den Verantwortungsbereich des taiwanischen Arbeitsministeriums fallen. Die im Ausland angeworbenen Arbeiter erhalten dagegen nur geringfügigen Schutz im Rahmen eines separaten, deutlich schwächeren Regelwerks, dessen Anwendung der taiwanischen Fischerei-Agentur obliegt.¹²⁷

Fehlende Schutzgesetze setzen Wanderarbeiter einem erhöhten Risiko von Ausbeutung und Übergriffen aus.

So geschehen im Fall von Supriyanto, einem indonesischen Mann, der im Ausland für die Arbeit auf dem taiwanischen Langleinenfischereifahrzeug *Fu Tzu Chun* angeworben wurde.¹²⁸ Supriyanto hatte im Jahr 2014 schon einmal auf einem ähnlichen Schiff gearbeitet, aber nach seiner Rückkehr nach Indonesien entschieden, dass er mehr Geld benötigte, um seine Familie zu versorgen. Seine erneute Anwerbung erfolgte über Jangkar Kaya Samudera, eine in Indonesien ansässige Anwerbestelle, auf Grundlage eines Vertrags, nach dem Supriyanto ein Monatslohn von 350 US-Dollar zustand. Im Nachhinein wurde festgestellt, dass sein Arbeitgeber hiervon 100 US-Dollar pro Monat abzog und erst nach Ablauf der 24-monatigen Vertragslaufzeit zurückzahlen plante, um Supriyanto an der Flucht zu hindern. In den ersten Monaten wurden Supriyanto zudem weitere Kosten und Gebühren in Rechnung gestellt, die seinen Lohn für zwei volle Arbeitsmonate auf nur 100 US-Dollar sinken ließen. Foto- und Videoaufnahmen belegen, dass Supriyanto während seines Aufenthalts an Bord der *Fu Tzu Chun* vom Kapitän und von Teilen der Besatzung geschlagen und misshandelt wurde – auf Befehl des Kapitäns. Nicht einmal vier Monate nach Arbeitsaufnahme erlag Supriyanto schließlich an Bord des Schiffs seinen Verletzungen.¹²⁹



Die *Fuh Sheng No 11* im Hafen von Kaohsiung in Taiwan im November 2018 – sechs Monate nach ihrer ursprünglichen Festsetzung im südafrikanischen Kapstadt. © EJF

Port-In Port-Out: Das thailändische Hafenkontrollsystem

Im Jahr 2015 hat die Königlich Thailändische Regierung in dem Versuch, die bis dahin unzureichenden Hafeninspektionen zu verbessern und sowohl der IUU-Fischerei als auch Menschenrechtsverletzungen einen Riegel vorzuschieben, ein Hafenkontrollnetzwerk aus 32 *Port-In Port-Out* (PIPO)-Zentren ins Leben gerufen, das alle 22 thailändischen Küstenprovinzen umfasst.¹³⁰ Seither dokumentieren diese PIPO-Zentren das Ein- und Auslaufen jedes einzelnen Fischereifahrzeugs und führen Inspektionen zur Überwachung der Einhaltung der Vorschriften durch. Ziel des PIPO-Systems ist es, das Risiko von IUU-Fischerei zu minimieren, jedem Anzeichen von Menschenhandel bei den Besatzungen nachzugehen und jegliches Umladen von Crewmitgliedern auf See zu verhindern.

Detaillierte Untersuchungen, die EJF seit 2015 kontinuierlich durchführt, belegen allerdings, dass das PIPO-System an vielen Stellen erhebliche Mängel aufweist.¹³¹ Seit Februar 2016 hat EJF Inspektionen und Verfahren in 28 verschiedenen Zentren in Thailand beobachtet. Dabei zeigte sich, dass zentrale Bestandteile des PIPO-Verfahrens, wie die Befragung von Besatzungsmitgliedern oder das genaue Vorgehen bei Inspektionen, je nach PIPO-Zentrum stark voneinander abweichen. Trotz Vorliegen einer gemeinsamen Checkliste für alle PIPO-Mitarbeiter, die gewährleisten soll, dass die Inspektionen landesweit nach dem gleichen Muster durchgeführt werden, kommt es zu gravierenden Unterschieden bei der Anwendung. Die vorhandenen Lücken im Netzwerk führen dazu, dass die Bemühungen effektiver PIPO-Zentren durch die weniger strenge Handhabung anderer Zentren untergraben werden, was schlussendlich das gesamte System schwächt. Veranschaulichen lässt sich dies etwa daran, dass 28 der zum thailändischen Netzwerk gehörenden PIPO-Zentren für das gesamte Jahr 2018 nicht einen einzigen Fall von Zwangsarbeit oder Menschenhandel gemeldet haben.¹³²

Anhaltende Unstimmigkeiten bei den PIPO-Inspektionen der Schiffe können dazu führen, dass auch weiterhin illegal gefangener Fisch und entsprechende Fischereiprodukte in die Lieferkette gelangen und Menschenhandel und Misshandlungen von Besatzungen an Bord thailändischer Fischereifahrzeuge unentdeckt bleiben. Damit das PIPO-Netzwerk seine Funktion als glaubwürdiges und wirksames Instrument zur Kontrolle und Durchsetzung der Vorschriften erfüllen kann, ist es unerlässlich, dass sämtliche PIPO-Mitarbeiter den vorgegebenen Richtlinien folgen.



PIPO-Beamte sprechen in Nakhon Si Thammarat in Thailand mit einer Besatzung während einer Routineinspektion eines Fangschiffs. © EJF

Umladungen auf See als Faktor für illegale Fischerei und Ausbeutung von Arbeitskräften

Eine Methode, die von Menschenhändlern für den Transport und Austausch der Besatzung von Fischereifahrzeugen genutzt wird, ist das Umladen auf See.¹³³ Hierzu zählt auch der Transfer der Fänge vom Fangschiff auf ein Kühlschiff oder ein ‚Mutterschiff‘, das den Fisch anschließend in den Hafen transportiert. Kühlschiffe (im Englischen als *reefers* bezeichnet) und andere Begleitboote versorgen das Fischereifahrzeug zudem mit Treibstoff und Lebensmitteln, wodurch es fast unbegrenzt auf See bleiben und so Treibstoffkosten einsparen kann. Die Größe der für den Transport der Fänge eingesetzten Schiffe reicht von umgerüsteten Fangschiffen bis hin zu großen Kühlschiffen, die mehrere Tausend Tonnen Fisch fassen. Findet das Umladen an einem zugewiesenen Ort in der Nähe eines Hafens statt, können staatliche Behörden den Vorgang leichter kontrollieren. Umladungen erfolgen jedoch auch Hunderte von Kilometer vom Land entfernt, fernab jener Inspektionen, die beim Einlaufen in einen Hafen angewendet werden würden.

Umladungen können von den Betreibern von IUU-Fischerei dazu genutzt werden, illegal gefangenen Fisch den legalen Fängen anderer Fischereifahrzeuge unterzumischen. Darüber hinaus kann das Umladen Menschenhandel und Zwangsarbeit begünstigen, da die Schiffe seltener in einen Hafen einlaufen und dementsprechend seltener überprüft werden. Im Extremfall werden ganze Besatzungen von Fischereifahrzeugen auf See ausgetauscht zwischen Fischereifahrzeugen, ohne dass diese hierfür an Land zurückkehren. Die Opfer von Menschenhandel sind so an Bord gefangen.¹³⁴ Schiffseigner machen sich diese Methode zunutze, um Fluchtversuche der Crew zu verhindern. Häufig werden die Opfer von Menschenhandel auf ein anderes Schiff gebracht, bevor ein Boot für Reparaturarbeiten¹³⁵ oder zum Anlanden von Fängen in den Hafen zurückkehren muss.¹³⁶

In manchen Fällen verbringen Fischer so Monate oder gar Jahre isoliert auf See – ohne Zugang zu behördlichen Meldeverfahren oder Aussicht auf ein Eingreifen der Strafverfolgungsbehörden.¹³⁷

Aus diesem Grund ist das Umladen auf See in gut geführten Fischereien entweder verboten oder strengen nationalen bzw. internationalen Kontrollen wie dem Einsatz von Beobachtern oder elektronischen Überwachungssystemen unterworfen.¹³⁸ Wie nachstehend erläutert, ist allerdings auch ihr Vorhandensein kein Garant für Verbesserungen, zumal manche Beobachter der Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen inzwischen ablehnend gegenüberstehen.

Ein Verbot von Umladungen auf See ist ein wirksames gesetzliches Mittel, das die Schiffe zum Einlaufen in den Hafen zwingt, wo das Umladen der Fänge beobachtet und mögliche Fälle von Missbrauch oder Menschenhandel erkannt werden können. Wo Umladungen dennoch auf See erfolgen müssen, sind angemessene Kontrollmaßnahmen erforderlich, um sicherzustellen, dass die geltenden Vorschriften eingehalten werden. Zu diesem Zweck können Beobachter an Bord entsandt oder Kameras bzw. Sensoren an Bord installiert werden, die eine Fernüberwachung der Fischereifahrzeuge ermöglichen.

Erste Tests auf Fischereifahrzeugen in der Nordsee haben gezeigt, dass Kameras an Bord erfolgreich zur Verringerung der Rückwürfe von Fischen beitragen können und auch für die Bekämpfung von IUU-Fischerei und Zwangsarbeit geeignet wären.¹³⁹ Ein vergleichbares Projekt, bei dem unter thailändischer Flagge fahrende Kühlschiffe mit elektronischen Meldesystemen und Kameras ausgerüstet wurden, die bestimmte Aktivitäten an Bord – das Öffnen der Luken, Kranbewegungen oder Geschwindigkeitsanpassungen – an das Fischereiüberwachungszentrum in Bangkok melden, wurde kürzlich gestartet.¹⁴⁰



Umladung in Sierra Leone. © EJF

Freisprüche in Ranong

Im Januar 2016 verschafften sich die thailändischen Behörden Zutritt an Bord von zwei thailändischen Fischereifahrzeugen – die *K Nawamongkholchai No. 1* und *No. 8* –, die nachweislich Fischfang in den Gewässern Indonesiens und Papua Neu-Guineas betrieben hatten.^{141/142} Ausgelöst wurde die Razzia durch Hinweise der Behörden in Samut Sakhon an die Königlich Thailändische Polizei auf mögliche Arbeitsrechtsverletzungen an Bord der Schiffe. Insgesamt 15 kambodschanische Besatzungsmitglieder wurden in der Folge als Opfer von Menschenhandel eingestuft und Klage gegen die beiden Schiffskapitäne sowie einen in Samut Sakhon ansässigen Fischmarktbesitzer erhoben.¹⁴³

Die Klagen wurden beim Provinzgericht Ranong eingereicht, das über ein Jahr später, im Februar und März 2017, seine abschließenden Urteile fällte. Beide Schiffskapitäne und der Fischmarktbesitzer wurden von sämtlichen Vorwürfen – einschließlich Menschenhandel, Zwangsarbeit und Nötigung von Crewmitgliedern zur Arbeit auf den Schiffen – freigesprochen. Im Fall des Kapitäns der *K Nawamongkholchai No. 8* entschied das Gericht, dass keine Beweise für Täuschung oder Nötigung vorlägen, da das Fischereifahrzeug offensichtlich Fanggeräte an Bord hatte und aussah wie ein Fischereifahrzeug. Die Arbeiter hätten demnach schon beim Annähern an das Schiff erkennen müssen, dass sie an Bord eines Fischereifahrzeugs gingen. Das Gericht befand außerdem, dass die behaupteten 22-Stundenschichten eine Erfindung sein müssten, da kein normaler Mensch derart harte Arbeitsbedingungen überleben könne.

Im Fall der *K Nawamongkholchai No. 1* entschied das Gericht, dass die Opfer ausreichend Gelegenheit gehabt hätten, die thailändischen Behörden auf ihre Arbeitsbedingungen aufmerksam zu machen. Obwohl die Opfer kein Thailändisch sprechen und kein Übersetzer anwesend war, befand das Gericht, dass sie auf anderem Wege hätten kommunizieren können, wenn sie tatsächlich gegen ihren Willen zur Arbeit gezwungen worden wären. Weiterhin entschied das Gericht, dass aufgrund der Tatsache, dass das Haus, in dem sich die Besatzung vor Betreten des Schiffs aufhielt, nicht verschlossen war, keine Beweise für Täuschung oder Freiheitsentzug vorlägen.

Unberücksichtigt blieben in beiden Fällen das extreme Machtgefälle zwischen Besatzung und Kapitän, die Unkenntnis thailändischer Gesetze auf Seiten der Arbeiter sowie die mögliche Verwendung von Schuldknechtschaft und Drohungen gegenüber Besatzungsmitgliedern und ihren Familien, durch die zwangsarbeitsähnliche Bedingungen geschaffen wurden.



Arbeiter während einer PIPO-Inspektion in Phang-Nga in Thailand. © EJF

Beide Freisprüche und die Argumente, auf die das Gericht sich stützte, zeugen von einem eklatanten Mangel an Einsicht in das Problem Menschenhandel und haben einen gefährlichen Präzedenzfall für künftige Fälle von Menschenhandel geschaffen. Sie sind Beispiele dafür, wie ein gerichtliches Verfahren sich auf die Seite der Beklagten schlägt, indem es Zwangsarbeit und Menschenhandel sowohl nach thailändischem Recht (*Anti-Trafficking in Persons Act B.E. 2551 (2008)*) wie auch nach den Grundsätzen des ILO-Übereinkommens über Zwangs- oder Pflichtarbeit (Übereinkommen 29) falsch auslegt. Womöglich halten die Urteile andere Arbeiter, die Opfer von Menschenhandel werden, davon ab, Klage zu erheben – aus Angst, dass ihre Klagen abgewiesen werden und die Menschenhändler an ihnen Vergeltung üben. Hinzu kommt, dass die Art und Weise, wie bislang mit den Opfern von Menschenhandel vor Gericht umgegangen wird, Wanderarbeiter grundsätzlich davor zurückschrecken lassen könnte, auf Missstände hinzuweisen oder die Behörden einzuschalten. Die genannten Fälle zeigen, dass es dringend erforderlich ist, neben Vollzugsbeamten auch Richter und andere Justizangehörige darin zu schulen, in Menschenrechtsverfahren die Opfer in den Mittelpunkt zu stellen.

Billigflaggen

Völkerrechtlich sind in erster Linie die Flaggenstaaten dafür verantwortlich, dass die Schiffe die internationalen Mindeststandards einhalten. Schiffseigner, die es darauf anlegen, geltende Fischerei- und Arbeitsvorschriften zu umgehen, bemühen sich daher häufig um eine Anmeldung in Staaten, die nicht in der Lage oder bereit sind, wirksame Rechtsvorschriften umzusetzen und verlässliche Kontrollen durchzuführen. Diese Schiffe führen dann sogenannte Billigflaggen.¹⁴⁴

Es ist bekannt, dass Billigflaggen einfach, schnell und günstig zu haben sind. Der entsprechende Antrag kann online gestellt und binnen 24 Stunden bearbeitet werden.¹⁴⁵ Das Billigflaggensystem lohnt sich für die Schiffsbetreiber, weil niedrigere Registrierungsgebühren und nur geringe bzw. gar keine Steuern anfallen und billige Arbeitskräfte an Bord geholt werden können. Vielfach kommt es auch zum sogenannten *Flag Hopping*, bei dem Schiffe im Verlauf eines Jahres mehrfach umflaggt werden, um Kontroll- und Vollzugsbehörden in die Irre zu führen.¹⁴⁶

Theoretisch sollte ein Staat Schiffen nur dann das Recht einräumen, seine Flagge zu führen, wenn zwischen dem Staat und dem Schiff eine „echte Verbindung“ (*genuine link*) besteht. Das bedeutet, dass es innerhalb des Flaggenstaats zumindest eine maßgebliche Instanz geben sollte, die für die Aktivitäten der Schiffe zur Verantwortung gezogen werden¹⁴⁷ und im Fall von illegalen Handlungen bestraft werden kann. Da die UN den Begriff „echte Verbindung“ leider nicht konkret definiert hat, erlauben manche Staaten den Schiffen das Führen ihrer Flagge allein auf Grundlage von Briefkastenfirmen, die nur auf dem Papier existieren und über keinerlei Vermögenswerte oder tatsächliche Präsenz im Flaggenstaat verfügen. Auf diese Weise fördern Billigflaggen das anonyme Eigentum an Schiffen. Für die Mehrzahl der Billigflaggenschiffe gilt, dass tatsächlich keine direkte Verbindung zwischen Schiffseigner und Flaggenstaat besteht.

Billigflaggen vergrößern den Mangel an Transparenz und behindern die Arbeit der Strafverfolgungsbehörden. Für diese ist es extrem schwer, selbst grundlegende Informationen über eine Registrierung bzw. detaillierte Angaben von zuständigen Behörden einzuholen¹⁴⁸ – laut INTERPOL ein Beleg für die vielerorts bestehende Kluft zwischen den Registrierungs- und den Strafverfolgungsbehörden.¹⁴⁹



Panama wurde im Jahr 2012 mit einer ‚Gelben Karte‘ durch die EU belegt, unter anderem durch seine Rolle als Billigflaggenland. Die Verwarnung wurde 2014 zurückgezogen. © EJF

Billigflaggen weltweit

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation nennt 33 Länder, die nach ihren Angaben als Billigflaggenländer einzustufen sind. Im Juli 2018 enthielt die Schwarze Liste für IUU-Fischereifahrzeuge der *TryggMat Foundation* Angaben über 305 Fischereischiffe, die für IUU-Fischerei eingesetzt wurden oder an kriminellen Fischereiaktivitäten beteiligt waren. Während die Analyse des Datensatzes zeigte, dass beinahe die Hälfte der Fischereifahrzeuge staatenlos oder keinem Flaggenstaat zugeordnet waren, so ließ sich aus den Angaben ebenso erkennen, dass über ein Drittel der Schiffe mit bekannten Flaggenstaaten unter einer Billigflagge (entsprechend der ITF-Liste) fuhren – ein deutlicher Hinweis auf den Zusammenhang zwischen IUU-Vergehen und Billigflaggen.¹⁵⁰ Bis vor Kurzem war auch Kambodscha als Billigflaggenland berüchtigt. Seit 2016 hat das Schiffsregister des Landes seine Politik gegenüber Schiffen mit nicht-kambodschanischem Hintergrund jedoch geändert und damit begonnen, ihnen die kambodschanische Flagge wieder zu entziehen. Kambodschanische Schiffe müssen nun offiziell in Kambodscha registriert sein, um die Landesflagge führen zu dürfen.^{151/152}

Billigflaggen kommen auch dort zum Einsatz, wo die Fangaktivitäten der Schiffe einer Nation durch nationale Fangquoten beschränkt sind. So ist beispielsweise bekannt, dass taiwanische Schiffseigner Billigflaggen nutzen, um Zugang zu Fangquoten zu erhalten, die von verschiedenen regionalen Fischereiorganisationen festgesetzt werden und über die Taiwan zugeteilten Fangmöglichkeiten hinausgehen – unter Umgehung der gesetzlichen Vorschriften sowohl zu den Fangaktivitäten als auch zum Umgang mit der Besatzung. Während die offiziellen Statistiken der taiwanesischen Fischereibehörden die Zahl taiwanesischer Fischereifahrzeuge unter ausländischer Flagge mit 252 angeben¹⁵³, schätzt Greenpeace diese Zahl auf fast 480.¹⁵⁴ 71 % der 252 Schiffe, die erwiesenermaßen unter ausländischer Flagge fahren, führen eine der von der ITF identifizierten Billigflaggen, wobei die Flaggen zweier Länder – Vanuatu und Panama – mit Abstand am häufigsten vertreten sind und zusammen mehr als 60 % ausmachen.¹⁵⁵

Billigflaggen stiften Verwirrung und begünstigen die Umgehung geltender Fischereivorschriften – und führen noch dazu zu einer Verschärfung des Problems der Menschenrechtsverletzungen. Erst kürzlich hat der Mord an Bord der *Tunago No. 61*, ein in Vanuatu registriertes taiwanisches Thunfisch-Langleinenfischerfahrzeug, gezeigt, welche Rolle Billigflaggen und gesetzliche Regelungen zum wirtschaftlichen Eigentum bei den anschließenden Ermittlungen spielen können. Der Kapitän des Schiffs, Xie Dingrong, wurde auf hoher See zwischen Fidschi und den Osterinseln von sechs Besatzungsmitgliedern getötet,¹⁵⁶ die mittlerweile vom Obersten Gerichtshof Vanuatus zu je 18 Jahren Haft verurteilt wurden. Die gerichtlichen Untersuchungen ergaben, dass die indonesischen Crewmitglieder an Bord des Schiffs einer Vielzahl körperlicher und verbaler Misshandlungen von Seiten Xie Dingrongs ausgesetzt waren.¹⁵⁷ Doch obwohl vor Gericht zahlreiche Menschenrechtsverletzungen und Fälle von Misshandlungen zu Protokoll gegeben wurden, haben es die taiwanesischen Behörden bisher versäumt, Ermittlungen gegen das taiwanische Schiff hinsichtlich der Anwerbeverfahren und des Umgangs mit der Besatzung an Bord einzuleiten.¹⁵⁸



Ein Fangschiff mit Fallen als Fangmethode in Kambodscha. Kambodscha war bis vor Kurzem dafür berüchtigt, ein Billigflaggenland für Fischereifahrzeuge zu sein. © EJF

Staatenlose Schiffe

Als ‚staatenlos‘ wird ein Schiff bezeichnet, das in keinem Land registriert ist. Dies leistet der illegalen Fischerei Vorschub und gefährdet sowohl gesetzestreue Betreiber als auch die weltweiten Fischbestände. Darüber hinaus entfällt für die Besatzung der wichtige Schutz durch den für sie zuständigen Flaggenstaat. Knapp die Hälfte der auf der Schwarzen Liste von IUU-Fischereifahrzeugen der *TryggMat Foundation* geführten Schiffe gelten als staatenlos bzw. fischen unter unbekannter Flagge – was die enge Verbindung zwischen staatenlosen Schiffen und Fischereiverbrechen zeigt.¹⁵⁹ Meist befischen diese Schiffe gezielt hochwertige und daher oft gefährdete oder bereits vom

Aussterben bedrohte Arten wie den Antarktischen Seehecht (Chilenischer Wolfsbarsch) oder Thunfisch.^{160/161/162} Der Einsatz illegaler Fanggeräte zur Maximierung der eigenen Erträge auf Kosten der Fischpopulationen macht sie zu einem wahren Schrecken der Meere, mit verheerenden Auswirkungen auf die empfindlichen Meeresökosysteme – insbesondere jene, die bereits besonders anfällig für Überfischung sind.¹⁶³

Staatenlose Schiffe fischen dank laxer oder fehlender Registrierung völlig unkontrolliert und bleiben den internationalen Behörden weitestgehend unbekannt, was ihre Verfolgung und Festsetzung erschwert.

Staatenlose Schiffe und ihre wechselnden Identitäten

Im Oktober und November 2016 liefen neun Thunfisch-Langleinenfischereifahrzeuge in den Hafen von Phuket in Thailand ein, die angeblich in Bolivien registriert und nach Fangtätigkeiten im Indischen Ozean reparaturbedürftig zu sein.¹⁶⁴ Ermittlungen der thailändischen Behörden ergaben, dass die Schiffe nicht in Bolivien registriert waren; sie wurden daraufhin beschlagnahmt. An Bord gefundene gefälschte Papiere schienen auf einen taiwanesischen Eigentümer hinzudeuten, doch konnte diese Verbindung bis heute nicht nachgewiesen werden. Sieben der neun Schiffe wurden von den thailändischen Behörden im Februar 2018 als staatenlos eingestuft.¹⁶⁵

Untersuchungen von EJF ergaben, dass vier der beschlagnahmten Langleinenfischer im Mai 2015 unter anderem Namen auf der Schwarzen Liste für illegale Fischerei der Thunfischkommission für den Indischen Ozean (*Indian Ocean Tuna Commission – IOTC*) aufgeführt waren. Mehrere Besatzungsmitglieder sagten gegenüber EJF aus, dass es üblich gewesen sei, die Namen der Schiffe im Verlauf einer Fangfahrt wiederholt zu ändern, je nachdem, wo gefischt wurde.

„Der Name des Schiffs wird immer wieder geändert.... Das war die Order des Kapitäns, auf Anweisung vom Boss. Ich weiß nicht warum; keiner der Arbeiter an Bord wusste warum.“¹⁶⁶



EJF besichtigte die beschlagnahmten Fischereifahrzeuge im Januar 2017. Eindeutig zu sehen sind an diesem Schiff die unterschiedlichen Namen, die es in der Vergangenheit trug. © EJF

Häufig wechselnde Identitäten erleichtern auch den möglichen Einsatz von Zwangsarbeit und Menschenhandel und machen staatenlose Boote somit zu einer extrem gefährlichen Arbeitsumgebung für die gesamte Besatzung.

„Ich bin nach Thailand gekommen, um mein Leben zu ändern, aber dann ist das hier passiert und jetzt kehre ich mit leeren Händen zurück nach Hause.“

Indonesischer Fischer, der an Bord eines der neun Langleinenschiffereifahrzeuge beschäftigt war.¹⁶⁷

Mehrere indonesische Fischer an Bord der beschlagnahmten Langleinenschiffereifahrzeuge wurden als Opfer von Menschenhandel eingestuft. EJF hat mit drei von ihnen nach ihrer Rückkehr nach Indonesien gesprochen. Sie berichteten, dass der Vermittler ihnen bei ihrer Ankunft in Phuket mitgeteilt habe, dass ihre Verträge nicht mehr gültig und mündliche Abreden vollkommen ausreichend seien; außerdem wurden ihre Pässe und Seeleute-Ausweise konfisziert. Laut ihren Verträgen hätte den Fischern je nach Funktion ein Monatslohn in Höhe von 100 bis 350 US-Dollar zugestanden. Keiner der Fischer, mit denen EJF sprach, hatte nach Arbeitsantritt irgendwelchen Lohn erhalten. Zwei der Fischer gaben zudem an, Zeuge von Schlägen geworden zu sein, mit denen der Schiffseigner einen ihrer Kollegen für zu langsames Arbeiten bestrafte.

„Sie haben mit einer Pistole auf meinen Freund gezielt und ihn mit einem Schwert bedroht.... Sie haben ihn mit der flachen Seite geschlagen, auf den Rücken und andere Körperteile.“¹⁶⁸

Ein weiteres Beispiel für Schiffe, die Staatenlosigkeit nutzen, um geltendes Recht zu unterlaufen, ist der Fall der STS-50 – ein Fischereifahrzeug, das den Behörden in China und Mosambik entkommen war, bevor es Anfang April 2018 von den indonesischen Behörden in Zusammenarbeit mit INTERPOL festgesetzt werden konnte. Zum Zeitpunkt der Festnahme war das Schiff mit 600 illegalen Kiemennetzen mit einer Reichweite von bis zu 30 km ausgerüstet und fuhr unter der Flagge von Sierra Leone. Einer früheren Festsetzung hatte die STS-50 entgehen können, indem sie eine Reihe von Flaggen verschiedener Länder führte und verschiedene Namen benutzte, darunter *Sea Breeze*, *Andrey Dolgov*, *STD No. 2* und *Aida*. Inzwischen wurde die STS-50 als ‚staatenlos‘ eingestuft.

Die mehrheitlich indonesische Crew der STS-50 hatte keine Papiere, nie Lohn erhalten und bereits seit geraumer Zeit an Bord des Schiffs gearbeitet – durchweg mögliche Anzeichen von Menschenhandel.¹⁶⁹

Ein letztes Beispiel für ein staatenloses Schiff ist die *Isabel*,¹⁷⁰ deren Besatzung von August bis Dezember 2013 im spanischen Hafen von Las Palmas gestrandet war. Den zwölf Crewmitgliedern aus verschiedenen westafrikanischen Ländern (von der Elfenbeinküste, aus Ghana, Mauretanien und dem Senegal) war angekündigt, dass sie für drei Wochen in Westafrika zur See fahren würden. Finanzielle Auseinandersetzungen unter den Bootseigentümern veranlassten jedoch einen der angeblichen Eigner, das Schiff nach Las Palmas zu bringen, wo es von den spanischen Behörden wegen zahlreicher Sicherheitsmängel und Verwaltungsverstöße festgesetzt wurde. Nachdem es zuvor die Flagge Panamas geführt hatte, wurde das Schiff nunmehr für staatenlos befunden, was bedeutet, dass die Besatzung auf See ohne jeglichen Schutz war.

Die Untersuchung des Falls von Seiten EJFs ergab, dass die Besatzung gezwungen wurde, fünf Monate ohne ausreichende Verpflegung und Unterkunft an Bord auszuharren, während die Situation des Schiffs geklärt und der finanzielle Disput beigelegt wurde.¹⁷¹ Für ihren fünfmonatigen Aufenthalt im Hafen von Las Palmas erhielten die Crewmitglieder insgesamt jeweils 300 Euro, was einem Viertel des ihnen zustehenden Lohns entspricht. Bei der Rückkehr der *Isabel* an die Elfenbeinküste verunglückte ein Besatzungsmitglied im Hafen und ertrank. Es konnten keine Beweise dafür erbracht werden, dass die Arbeitsschutzmaßnahmen an Bord zum Zeitpunkt des Unglücks ausreichend waren.

Der Umgang mit der Besatzung in Las Palmas zeigt, dass Menschenrechtsfälle im Fischereisektor überall auf der Welt vorkommen können und nicht das alleinige Problem von Fischereien in Entwicklungsländern sind.



Die Isabel im Hafen von Las Palmas im September 2013. © EJF

Defizite bei der Durchsetzung

Selbst dort, wo einschlägige Rechtsvorschriften gelten, werden diese nicht immer angewendet – sei es aufgrund mangelnder Kapazitäten oder mangelnden Willens auf staatlicher Seite bzw. durch Beamte, oder aufgrund von Korruption. Die Kosten für Durchsetzungsmaßnahmen können beträchtlich sein; hinzu kommen Bedenken, was die Sicherheit der Vollzugskräfte angeht.

Mangelnde Durchsetzung aus Kostengründen

Vierorts kann das anfängliche Verbessern fischereilicher Bewirtschaftungsstrategien aufgrund der in der Anfangsphase benötigten Investitionen zunächst zu einer Verdoppelung oder gar Verdreifachung der bisherigen Kosten führen.¹⁷² Für viele Länder stellt dies eine Hürde dar; für manche rückt es die Durchsetzung in unerreichbare Ferne. Während des Ebola-Ausbruchs in Westafrika im Jahr 2014 sahen sich die Regionalregierungen gezwungen, fast ihre gesamte Aufmerksamkeit der Eindämmung der Krankheit zu widmen. Ausländische Fischereiunternehmen nutzen das entstandene Chaos, um in den betroffenen Gebieten illegale Fischerei zu betreiben.¹⁷³

Aufgrund der hohen Anfangsinvestitionen geben Industrieländer meist mehr für das Fischereimanagement aus als Entwicklungsländer.¹⁷⁴ Das Fischereimanagement lässt sich grob in drei Tätigkeitsbereiche unterteilen: 1) Verwaltung, 2) Forschung sowie 3) Überwachung und Durchsetzung. Letztere ist in der Regel ausgesprochen arbeits- und geräteintensiv und daher die kostspieligste Form des Fischereimanagements. So entfallen in Island, Neufundland und Norwegen im

Durchschnitt 59 % der Bewirtschaftungskosten auf Durchsetzungsmaßnahmen.¹⁷⁵ Und doch überwiegen die Vorteile einer Reform die Kosten bei Weitem:¹⁷⁶ Gut bewirtschaftete Fischereien schaffen mehr Nachhaltigkeit und langfristige Stabilität in der Branche, die dadurch höhere Erträge für Fischer und Regierungen liefern kann.

Sicherheitsbedenken

Die Durchsetzungskapazitäten werden auch durch Angst geschmälert. Vollzugskräfte, die erfolgreich Menschenhändler entlarvt bzw. strafrechtlich verfolgt haben, zögern bisweilen, ihre Ermittlungen zum Abschluss zu bringen, weil sie um ihre eigene Sicherheit besorgt sind (siehe Fallstudie). Beobachter auf See haben zum Teil Bedenken, was ihre Sicherheit an Bord der Fischereifahrzeuge angeht, insbesondere wenn sie allein und fern von jeder Unterstützung agieren.¹⁷⁷ In mehreren Fällen wurden Beobachter in der Vergangenheit massiv eingeschüchtert und gezwungen, ihre Berichte zu fälschen, in ihren Quartieren festgehalten und sogar auf See umgebracht.^{178/179} Der so entstehende Mangel an Kontrolle erhöht das Risiko von illegalen Fischereitätigkeiten und Menschenrechtsverletzungen.



Ein Beamter der Marine Police führt eine Inspektion der Fanggeräte in Kantang in Thailand durch. © EJJ

Gefährdete Beobachter

Fischereibeobachter haben meist die Aufgabe, Fangaktivitäten zu erfassen, gefangenen Fisch zu wiegen und an Bord von Fischereifahrzeugen und Kühlschiffen wissenschaftliche Probenahmen der Fänge durchzuführen. Bisweilen kommt ihnen auch eine wichtige Rolle bei der Ermittlung von Verstößen der Schiffe zu, etwa wenn sie Zeuge illegaler Umladungen auf See, der Befischung empfindlicher oder gefährdeter Arten oder sonstiger IUU-Vergehen werden.

Das macht die Arbeit jedoch auch besonders gefährlich. Beobachter werden bestraft oder bedroht, um zu verhindern, dass sie Fischereiverbrechen melden.¹⁸⁰ Zum Teil sind hierfür die eigenen Vorgesetzten verantwortlich: Ein Beobachter, mit dem EJF im Rahmen einer Untersuchung in Sierra Leone sprach, gab an, von seinem leitenden Offizier für eine Meldung über IUU-Fischerei mit fünf Tagen Extraarbeit bestraft worden zu sein. Ein anderer Beobachter berichtete, dass er, wann immer IUU-Fischerei betrieben wurde, in seiner Kabine bleiben musste und während des gesamten Aufenthalts an Bord keinen Zugang zu Kommunikationsgeräten erhielt.¹⁸¹

Es gibt sogar Fälle, in denen Beobachter verschwunden sind – vermutlich auf See ermordet, um sie zum Schweigen zu bringen. Im Verlauf der letzten fünf Jahre sind 18 Fischereibeobachter aus Papua Neu-Guinea im westlichen und mittleren Pazifik – einer der wertvollsten Thunfischfischereien der Welt – verschollen.^{182/183} Häufig wird das Verschwinden eines Beobachters nicht ordnungsgemäß gemeldet und taucht selbst in den lokalen Medien seines Herkunftslandes nicht auf.¹⁸⁴ Beobachter, die inmitten der Weiten des Ozeans ihre Tätigkeit verrichten, sind aufgrund der langen Zeiträume, die sie auf See verbringen und in denen sie über Tage und Wochen von jeglicher Hilfe von außen abgeschnitten sind, besonderen Gefahren ausgesetzt. Schwierige und gefährliche Lebens- und Arbeitsbedingungen sowie fehlende Schutzvorschriften haben dazu geführt, dass viele Schiffe, die im westlichen und mittleren Pazifik Fischerei betreiben, ohne Beobachter unterwegs sind. Die Fischereikommission für den westlichen und mittleren Pazifik (*Western Central Pacific Fisheries Commission – WCPFC*) schreibt vor, dass 5 % der 3.000 Thunfisch-Langleinenfischereifahrzeuge Beobachter mitführen sollen; tatsächlich liegt die Abdeckung bei nur etwa 3 %.¹⁸⁵

Zwar hat die WCPFC im Jahr 2016 ein Maßnahmenpaket zum Schutz von Beobachtern (*Observer Safety Measures*) vorgelegt, das ein Mindestmaß an lang überfälligen Vorgaben für den Fall enthält, dass ein Beobachter erkrankt, verletzt wird oder über Bord geht. Bislang werden diese Maßnahmen jedoch nur sporadisch umgesetzt, wie das Beispiel von James Numbaru zeigt, der im Juni 2017 von Bord der *Feng Xiang 818* verschwand. Nachdem die Offiziere an Deck alarmiert worden waren, dass Numbaru über Bord gefallen war, setzte die *Feng Xiang 818* ihre Fangtätigkeiten noch weitere vier Stunden fort. Keiner von Numbarus persönlichen Gegenständen wurde als Beweismittel gesichert und kein Mitglied der Besatzung je befragt, sodass ein möglicher Täter, dem Numbarus Verschwinden anzulasten gewesen wäre, kaum mehr zur Rechenschaft gezogen werden kann.¹⁸⁶

Mangelnder Wille

Wo nationale Regierungen nicht willens sind, IUU-Fischerei und schwere Menschenrechtsverletzungen an den Besatzungen zu ahnden, kann dies auch daran liegen, dass bei kurzfristigen Erwägungen die Bedeutung des Fischereisektors für die eigene Wirtschaft im Vordergrund steht. Im Jahr 2015 belief sich der Wert der thailändischen Fischereieexporte auf 5,63 Milliarden US-Dollar.¹⁸⁷ Bedenken, dass verbesserte Vorschriften und Durchsetzung höhere Kosten verursachen, stehen vielerorts einer Einschränkung der IUU-Fischerei und Verbesserung der Arbeitsstandards entgegen. Die betroffenen Länder übersehen, dass kurzfristige Anhebungen der Kosten für verbesserte Vorschriften und Durchsetzung – dank nachhaltig bewirtschafteter Fischereien und angemessener Arbeitsstandards – langfristigen Nutzen nach sich ziehen.

Womöglich zögern Regierungen auch, Arbeitnehmerrechte im Fischereisektor zu stärken und Anwerbestellen strenger zu kontrollieren, weil viele der Fischer Wanderarbeiter und somit nicht stimmberechtigt sind, sodass ein Eingreifen von Regierungsseite keinen unmittelbaren politischen Vorteil verspricht. Was die operative Ebene betrifft, so ist den Vollzugskräften im Bereich Fischerei nach Angaben eines Berichts des Büro der Vereinten Nationen für Drogen- und Verbrechensbekämpfung (*UN Office on Drugs and Crime – UNODC*) nicht immer bewusst, dass Menschenhandel zum Zwecke der Zwangsarbeit überhaupt existiert bzw. mit in den Geltungsbereich ihres Mandats zur Ermittlung von Menschenhandel fällt.¹⁸⁸ Laut dem Bericht führt das dazu, dass Opfer nicht als solche erkannt, Fälle von Menschenhandel nicht untersucht und mutmaßliche Menschenhändler nicht strafrechtlich verfolgt werden.¹⁸⁹

Korruption

Es besteht ein enger Zusammenhang zwischen schwacher Regierungsführung eines Landes und dem vermehrten Auftreten von IUU-Fischerei. Forscher des *Imperial College London* haben für eine Reihe von Ländern die Governance-Indikatoren der Weltbank – Korruptionskontrolle, Wirksamkeit des Regierungshandelns, Regulierungsqualität und Rechtsstaatlichkeit – mit dem Ausmaß der illegalen Fischerei verglichen.¹⁹⁰ Dabei zeigte sich, dass Staaten mit schlechteren Governance-Ergebnissen tendenziell auch ein stärkeres Aufkommen von IUU-Fischerei in ihren Gewässern aufweisen.

Länder mit schlechter Regierungsführung sind anfälliger für Korruption unter Beamten, verfügen über weniger wirksame Regulierungsmaßnahmen und haben zum Teil Schwierigkeiten bei der Aufrechterhaltung der Rechtsstaatlichkeit. Die Wahrscheinlichkeit, dass IUU-Fischerei und damit verbundene Arbeits- und Menschenrechtsverletzungen auftreten und unbemerkt bzw. ungeahndet bleiben, ist in Ländern mit geringer politischer Stabilität bzw. geringer Wirksamkeit des Regierungshandelns besonders hoch.¹⁹¹ Gleichzeitig sind diese Länder einem erhöhten Risiko von illegalen Aktivitäten sowohl von Seiten ihrer eigenen Fischer als auch von Bürgern anderer Staaten, die in ihren Gewässern Fischerei betreiben, ausgesetzt.

Korruption existiert entlang der gesamten Lieferkette für Fischereierzeugnisse und in jeder Phase des Menschenhandels (Anwerbung, Transfer und Ausbeutung).¹⁹² Es gibt Korruption auf See, und – wie sich immer wieder zeigt – auf höchster politischer Ebene, sowohl national als auch international. Die Formen der Korruption sind vielfältig und reichen von Zugeständnissen bei



Fischhandel in Indonesien. © EJP

den Verhandlungen über Fischereiabkommen, Einflussnahme auf den Handel und Interessenkonflikten zwischen sich nahestehenden Parteien bis hin zum Einsatz von Bestechungsgeldern und verdeckten Zahlungen zur Umgehung fischereilicher Vorschriften oder Sanktionen.

Die Verhandlungen über Fischereiabkommen vollziehen sich weitgehend im Geheimen. Auch hier besteht der dringende Verdacht auf Korruption – in Form von Bestechung, der Zahlung von Schmiergeldern, der Inaussichtstellung von Geber- und Fördermitteln bzw. der Drohung, diese zu entziehen, von Seiten ausländischer Staaten, die sich so günstige Konditionen zu sichern suchen.¹⁹³ Fischereiabkommen stellen für viele Entwicklungsländer eine wichtige Einkommensquelle dar. In einigen dieser Staaten regt sich inzwischen Widerstand gegen die Tatsache, dass die Betreiber ausländischer Boote, die vor Ort wegen illegaler Fischerei verhaftet werden, nicht selten auf diplomatischen Druck ihrer Heimatregierung begnadigt werden.¹⁹⁴

Bestechung – einschließlich verbotener Zahlungen an bzw. Geschenke für Mitarbeiter der Hafengebörden, Beobachter, Strafverfolgungsbeamte im Einsatz oder hochrangige Staatsbedienstete – ist eine der häufigsten Formen von Korruption. Im Fischereisektor wird Bestechung u. a. eingesetzt, um

- Fanglizenzen zu erhalten
- zu erreichen, dass über Unregelmäßigkeiten hinweggesehen wird
- Menschenhandel zu erleichtern (indem die Tätigkeiten der Menschenhändler bewusst ignoriert und z. B. Grenzübertritte geduldet werden)

- Arbeits- und Sicherheitsbestimmungen zu umgehen (indem über Fälle von Zwangsarbeit hinweggesehen wird)
- Inspektionen zu vermeiden
- Sanktionen und Strafverfolgungsmaßnahmen zu umgehen oder zu abzumildern (z. B. indem Richter dafür bezahlt werden, dass sie Anklagen wegen Menschenhandels fallenlassen oder geringere Geldbußen wegen IUU-Fischerei verhängen).

Nach Angaben von INTERPOL ist die Bestechung von Staatsbediensteten auf allen Ebenen der Strafverfolgung vor allem in den Ländern ein Thema, in denen die Löhne niedrig sind oder nur sporadisch ausbezahlt werden und das Personal für seine Aufgaben schlecht ausgebildet und ausgerüstet ist.¹⁹⁵ Zum Teil sind Fischereibeobachter auf Geschenke oder verbotene Zahlungen angewiesen, um ihr geringes Gehalt aufzubessern, und werden durch Drohungen davon abgehalten, Fehlverhalten zu melden.¹⁹⁶

Auch Interessenkonflikte können die Durchsetzung von Fischerei- und Arbeitsgesetzen verhindern und die Wirksamkeit von Inspektionen auf See verringern. Wo hochrangige Beamte und Politiker mit Verantwortlichkeiten in den Bereichen öffentliches Fischereimanagement, Polizeiarbeit oder Kommunalverwaltung gleichzeitig in der privaten Fischindustrie tätig sind, besteht die Gefahr, dass sie ihre Macht dazu missbrauchen, Beschlüsse und Maßnahmen herbeizuführen, die für sie von Vorteil sind, aber geltendem Recht und dem öffentlichen Interesse zuwiderlaufen.

Interessenkonflikte in Kantang

Kantang ist eine kleine Hafenstadt in der Provinz Trang im Süden Thailands, in der EJF eine Reihe von Ermittlungen durchgeführt hat.¹⁹⁷ Diese belegen, dass Korruption auf Seiten der zuständigen Beamten und Strafverfolgungsbehörden vor Ort dafür verantwortlich ist, dass trotz angeblicher Bemühungen der Regierung ein System von Menschenhandel und Zwangsarbeit aufrechterhalten wird.¹⁹⁸

Im Jahr 2015 zählte Sompon Jirotmontree als Eigentümer der in Kantang ansässigen Firma Boonlarp Fishing L.P. zu den mächtigsten Persönlichkeiten des Ortes. Er hatte zwei Amtszeiten lang als Bürgermeister gedient – eine Position, die heute sein Bruder Soranont innehat – und wurde zeitweise auf der offiziellen Website der Gemeinde Kantang als ‚Berater‘ (*consultant*) geführt. Zum Zeitpunkt der Ermittlungen durch EJF fungierte er daneben als Präsident des Fischereiverbands der Provinz Trang sowie als Leiter des Rates für die Überwachung und Kontrolle der Polizei von Kantang.¹⁹⁹ So konnte Jirotmontree trotz seines unverkennbaren privaten Interesses an der Fischerei Einfluss auf die Kommunalbehörden und die lokale Strafverfolgung nehmen. Ein vertraulicher Informant enthüllte gegenüber EJF, dass Polizeibeamte, die bereits 2013 gegen Boonlarp ermittelt hatten, sich unter dem Druck der mächtigen Verbindungen von Sompon Jirotmontree gezwungen sahen, ihre Untersuchungen einzustellen.²⁰⁰

Mehrere Opfer von Menschenhandel im Zusammenhang mit den früheren Fällen aus dem Jahr 2013 berichteten zudem, dass sie von Jirotmontree und seinen Verbindungsmännern in der Polizeistation aufgesucht und gedrängt wurden, ihn selbst und sein Unternehmen nicht zu belasten.^{201/202}

Sompon Jirotmontree wurde schließlich am 7. November 2015 zusammen mit sieben anderen Personen verhaftet, nachdem EJF dem stellvertretenden Premierminister Thailands, Prawit Wongsuwan, sowie weiteren hochrangigen Offiziellen ein detailliertes Beweisossier übergeben hatte.²⁰³ Im März 2017 befand das Provinzgericht in Trang Jirotmontree und fünf seiner Komplizen des Menschenhandels für schuldig. Ihnen drohen 14 Jahre Haft und der Boonlarp Fishing L.P. ein Bußgeld in Höhe von 600.000 Baht.²⁰⁴ Vier weitere Angeklagte wurden aus Mangel an Beweisen freigesprochen. Wie EJF in ihrem Bericht *Thailand's Seafood Slaves* hervorhebt, sind die Verurteilungen ein gutes Zeichen. Doch endemische Korruption und Interessenkonflikte wie jene in Kantang, die das dortige Verfahren erschwert haben, sind kein Einzelfall.²⁰⁵ Um Thailands Fischereiindustrie insgesamt von diesen Problemen zu befreien, wären landesweite erkenntnisgestützte Durchsetzungsmaßnahmen notwendig.



Thailands Fischereiflotte war geprägt von Sklaverei, körperlicher Misshandlung, Menschenhandel und sogar Mord an Wanderarbeitern. © EJF

Ausblick

Trotz aller Hindernisse gibt es einen Erfolg versprechenden Weg, wie Menschenrechtsverletzungen in der Fischerei vollständig ausgeremert und welche Maßnahmen ergriffen werden können, um die Industrie auf diesem Weg zu unterstützen. Bereits genannt wurden die hierfür wesentlichen internationalen Abkommen – insbesondere das Übereinkommen über Hafenstaatmaßnahmen (PSMA), das ILO-Übereinkommen über die Arbeit im Fischereisektor (Übereinkommen 188) sowie das Übereinkommen von Kapstadt –, die sich in unterschiedlichen Phasen des Inkrafttretens befinden. Ihre wirksame Umsetzung in den einzelnen Staaten würde nicht nur dazu beitragen, die jeweils vereinbarten Ziele zur Bekämpfung von IUU-Fischerei, Menschenrechtsverletzungen und Sicherheitsmängeln zu erreichen, sondern könnte auch engmaschigere Kontrollen der Schiffe durch die Vertragsstaaten gewährleisten.

Auf regionaler Ebene ist die IUU-Verordnung der Europäischen Union ein Beispiel für eine Maßnahme zur Bekämpfung der illegalen Fischerei, die weltweit Maßstäbe setzt.²⁰⁶ Die Verordnung dient zum einen als Best Practice für Hafen- und Marktstaaten bei der Bekämpfung der IUU-Fischerei und legt zum anderen Strafmaßnahmen gegenüber Nicht-EU-Ländern fest, die sich an diesem Kampf nicht ausreichend beteiligen. Neben der Errichtung eines Systems von Fangbescheinigungen, das illegale Fischimporte in die EU verhindern soll, sieht die Verordnung strenge Standards für all jene sogenannten Drittländer vor, die Fisch in die EU einführen. Diese Vorgaben zielen darauf ab, die Rechtmäßigkeit und ökologische Nachhaltigkeit der Importe sicherzustellen. Werden sie nicht erfüllt, werden die betroffenen Staaten zunächst verwarnet („Gelbe Karte“) und anschließend, falls keine Verbesserung eintritt, mit einem vollständigen Einfuhrverbot für Fisch und Meeresfrüchte in EU-Länder belegt („Rote Karte“).

Neben der IUU-Verordnung der EU dient auch der jährlich neu herausgegebene Bericht des US-Außenministeriums über Menschenhandel (*TIP Report*) als diplomatisches Werkzeug, um Regierungen zum Handeln zu bewegen, indem diese danach bewertet und eingestuft werden, welche erkennbaren Maßnahmen sie ergreifen, um ein Bewusstsein für den Menschenhandel zu schaffen und ihn zu bekämpfen. Der Bericht hat bereits in einigen Ländern zu einem Umdenken geführt und bewirkt, dass strengere Richtlinien und nationale Aktionspläne erlassen wurden.²⁰⁷

Im Jahr 2011 hat der UN-Menschenrechtsrat (UNHRC) seine Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte (UNGPs) verabschiedet, mit dem Ziel, einen verbindlichen globalen Standard für Präventions- und Abhilfemaßnahmen hinsichtlich des Risikos von Menschenrechtsverletzungen im Rahmen geschäftlicher Tätigkeiten zu schaffen.²⁰⁸ Die Umsetzung der Leitprinzipien ruht auf drei Säulen: „Die Pflicht des Staates zum Schutz der Menschenrechte“, „Die Verantwortung des Unternehmens zur Achtung der Menschenrechte“ und „Zugang zu Abhilfe“ für die Opfer.²⁰⁹ Seit Vereinbarung der Leitprinzipien hat es gewisse Fortschritte gegeben. So haben manche Staaten Auflagen für Unternehmen zur Bekämpfung von Menschenrechtsverletzungen in ihren Lieferketten erlassen, allen voran das Vereinigte Königreich im Rahmen des 2015 verabschiedeten *Modern Slavery Act*.²¹⁰ Mit dem Nationalen Aktionsplan Wirtschaft und Menschenrechte hat auch Deutschland im Jahr 2016 damit begonnen, die Verantwortung von Unternehmen für ihre internationalen Tätigkeiten zu betonen; 2020 wird sich entscheiden, ob diese Verantwortung auch gesetzlich festgeschrieben werden wird.²¹¹

Die folgende Fallstudie zeigt, welche Ansätze NGOs und Unternehmen gemeinsam erarbeitet haben, um das Risiko von Menschenrechtsverletzungen in den Lieferketten zu minimieren und gleichzeitig die Rechtmäßigkeit der Fänge sicherzustellen.

Handlungsempfehlungen für die Industrie – Leitfaden für Verfahrensregeln

Der Leitfaden PAS 1550:2017 zu den Sorgfaltspflichten bei der Feststellung der legalen Herkunft von Fischereierzeugnissen und marinen Inhaltsstoffen im Rahmen der Einfuhr und Verarbeitung (*PAS 1550:2017 Exercising due diligence in establishing the legal origin of fishery/seafood products and marine ingredients – importing and processing – code of practice*) enthält Leitlinien für Importeure und Verarbeiter von Fisch und Fischereiprodukten zur Vermeidung des Ankaufs von Produkten aus IUU-Fischerei und Empfehlungen zur Rückverfolgbarkeit sowie zu angemessenen Arbeitsbedingungen entlang der Lieferkette. Er richtet sich an alle Importeure und Verarbeiter, die den Anforderungen der IUU-Verordnung der EU unterliegen, einschließlich sämtlicher Lieferketten für Fischereierzeugnisse, die in die Europäische Union eingeführt werden und hier in den Vertrieb gelangen.

Dieser Leitfaden entstand 2017 unter der Schirmherrschaft des *British Standards Institution* als dem offiziellen Normungsinstitut des Vereinigten Königreichs, unter Mitwirkung von EJF, Oceana, The Pew Charitable Trusts und des WWF und direkter Beteiligung von Einzelhändlern, Verarbeitern und Importeuren. Er ist ein wichtiges Instrument, das die Industrie darin unterstützen soll, ihre Systeme zur Einhaltung von Sorgfaltspflichten und Risikobewertungen anzupassen, um so das Risiko zu verringern, dass Produkte aus IUU-Fischerei bzw. Fisch, der von Arbeitern gefangen oder verarbeitet wurde, die unter unwürdigen Arbeitsbedingungen leiden, angekauft oder beschafft wird.

Das Dokument gibt Empfehlungen zu folgenden Punkten:

- Welche Erwägungen sind in die Sorgfaltspflichten einzubeziehen, um das Risiko zu minimieren, dass Fischprodukte aus IUU-Fischerei in die Lieferkette gelangen?
- Welche Voraussetzungen müssen gegeben sein, um angemessene Arbeitsbedingungen im Fischereisektor zu gewährleisten?
- Welche Rückverfolgungssysteme werden eingesetzt, um Möglichkeiten zur Überprüfung der Angaben (auch durch Dritte) zu schaffen?

Undercover-Untersuchungen – Innovation bei der Durchsetzung

Thailand hat 2015 damit begonnen, IUU-Fischerei und Menschenhandel zu bekämpfen, und seither seine Fischereigesetze und -verordnungen verschärft und die Schiffsinspektionen im Hafen wie auch auf See von Grund auf überholt. Ein Bereich, der anfänglich kaum kontrollierbar schien, waren die Aktivitäten der illegalen Fischereibetreiber auf See. Um hier wirksam eingreifen zu können, hat Thailand eine Methode der verdeckten Überwachung entwickelt, bei der gebrauchte Fischtransportschiffe zu Undercover-Polizeischiffen umgerüstet werden. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts setzt Thailand eins dieser verdeckt operierenden Schiffe – die *Poseidon* – in seinen Gewässern ein.

Auf den ersten Blick wirkt die *Poseidon* dank rostiger, verbeulter Fassade und blättrigem Lack vollkommen unscheinbar. Der Effekt ist gewollt – ihr abgenutztes Äußeres macht sie zu einem wirksamen Instrument im anhaltenden Kampf gegen IUU-Fischerei. Anders als reguläre Kontrollschiffe löst das Erscheinen der *Poseidon* am Horizont bei Schiffen, die illegale Fischerei betreiben, keinen Alarm aus, sondern lässt sie näherkommen. Um die Effektivität des Durchsetzungsmechanismus zusätzlich zu erhöhen, lässt sich die *Poseidon* häufig mit der Strömung am Rande der thailändischen AWZ treiben, um Treibstoff zu sparen. Sie kann so über Wochen auf See bleiben und Schiffe abfangen, die sie selbst entdeckt oder über die sie von der Hauptüberwachungszentrale in Bangkok unterrichtet wird.

An Bord der *Poseidon* befinden sich Beamte der Königlich Thailändischen Polizei und des thailändischen Fischereiministeriums sowie hochmoderne Radargeräte und ein Schnellboot. Sobald die *Poseidon* in Reichweite eines Schiffs ist, fängt sie dieses mithilfe des Schnellboots ab. Meist ruft sie anschließend über Funk ein Schiff der Marine oder des Fischereiministeriums hinzu, die das beschlagnahmte Fischereifahrzeug an Land eskortieren, während die *Poseidon* selbst ihre Patrouillen fortsetzt, ohne unnötig Zeit beim Hin- und Hertransport zu verlieren.

EJF hat die *Poseidon* im April 2018 bei einer Routinemission zu Patrouillen im Golf von Thailand begleitet. Die Fahrt dauerte insgesamt drei Tage, in denen es der *Poseidon* gelang, innerhalb eines Zeitraums von nur zwölf Stunden und eines Gebiets von nur 14 Seemeilen fünf illegale vietnamesische Trawler abzufangen. Die Schiffe waren in thailändische Gewässer eingedrungen und wurden dort innerhalb kürzester Zeit vom Schnellboot der *Poseidon* gestellt. Der Erfolg der *Poseidon* lässt sich an ihrer Trefferquote ablesen: Allein zwischen Januar und Juli 2018 war sie für die Beschlagnahme von 77 Fischereifahrzeugen verantwortlich, von denen 18 die thailändische Flagge und 59 die Flagge eines anderen Landes führten. Das Konzept ist vergleichsweise kostengünstig und könnte so oder ähnlich von anderen Küstenstaaten in der Region und anderswo übernommen werden.



Die *Poseidon* (links) liegt neben drei kürzlich festgesetzten vietnamesischen Fangschiffen, die beim illegalen Fischen innerhalb der thailändischen AWZ aufgegriffen wurden. © EJF

Fazit

Die weltweite Übernutzung der Fischbestände, die durch schwache Regierungsführung ermöglicht und vom zunehmenden Konsum von Fisch und Meeresfrüchten aus transnationalen Lieferketten angetrieben wird, trägt entscheidend zu Missbrauch und Ausbeutung in der Fischerei bei.

Eine Änderung der rechtlichen Anforderungen und Betriebspraktiken fischereilicher Bewirtschaftungsstrategien käme einer Zeitenwende gleich, um die nötige Transparenz in der gesamten Produktion und entlang der Lieferketten von Fischereiprodukten zu schaffen. Diese Reformen sind die kostengünstigsten, operativ effizientesten und politisch realistischsten Maßnahmen, die eine wirksame Durchsetzung gegen die illegale Fischerei und den damit verbundenen Verletzungen von Menschen- und Arbeitsrechten gewährleisten. Transparenz ermöglicht es den Vollzugsbehörden und Beamten, begrenzte Ausstattung und finanzielle Ressourcen bestmöglich zu nutzen und gleichzeitig anderen Interessengruppen – wie Einzelhändlern und NGOs – die Möglichkeit zu geben, die Produktions- und Lieferketten zu überprüfen, um Missstände zu erkennen. Dies wiederum kann gesetzestreue Unternehmen belohnen und gleichzeitig illegalen und skrupellosen Akteuren einen Riegel vorschieben.

Dieser Bericht verdeutlicht, dass die Ausbeutung von Arbeitnehmern ein grenzüberschreitendes Problem darstellt, bei dem die Besatzung von Fangschiffen aus ihrer Heimat in Aufnahmeländer verschleppt wird, oftmals unter Zurücklegung großer Entfernungen unter gefährlichen Bedingungen. Arbeitsvermittler sind ein wichtiger Bestandteil dieses Systems des Menschenhandels, indem sie die Vorteile schutzbedürftiger Arbeitnehmer in den Herkunftsländern und die schwache Regulierung in den Gastländern ausnutzen. Diese Vermittler ermöglichen die Ausbeutung von Arbeitnehmern, indem sie sie täuschen oder zwingen, unzumutbare Verträge zu unterzeichnen, die ihre Freizügigkeit einschränken, erpresserische Gebühren beinhalten, Löhne abziehen und jene Arbeitnehmer oder gar ihre Familien psychisch und körperlich bedrohen. Aus den in diesem Bericht aufgeführten Fallstudien geht hervor, dass die Rolle der Makler viel stärker beachtet werden muss und dass dringende nationale, regionale und internationale Vorschriften auf den Weg gebracht werden müssen, einschließlich des Verbots von Anwerbegebühren.

Um die Defizite bei den Arbeitnehmerrechten, Fischereivorschriften und Durchsetzungsmaßnahmen zu beheben, muss die Gesetzgebung aktualisiert werden. Schwache Fischereivorschriften und eine nur unzureichende Durchsetzung auf der ganzen Welt ermöglichen es illegalen Marktteilnehmern zu prosperieren. Daher sind Gesetzesreformen dringend erforderlich wie auch eine deutlich verbesserte Durchsetzung, die grenzüberschreitende Zusammenarbeit und Anwendung wirksamer Sanktionen, die abschreckende Wirkung entfalten. Die Summe dieser Maßnahmen wird zur Verhinderung beitragen in Bezug auf die illegale und nicht nachhaltige Fischerei, den Einsatz schädlicher Fanggeräte und -praktiken, den Menschenhandel und den Einsatz und Missbrauch nicht registrierter und gefährdeter Arbeitnehmer.

Internationale Vereinbarungen wie das kürzlich verabschiedete ILO-Übereinkommen über Arbeit im Fischereisektor (188) und das Übereinkommen über Hafenstaatmaßnahmen (PSMA) der FAO sowie das noch nicht in Kraft getretene Übereinkommen von Kapstadt sollen Kapazitätslücken schließen und die Inspektionen verstärken. Alle drei Übereinkommen müssen umgehend von den Regierungen weltweit angenommen und ratifiziert werden.

Politische Empfehlungen

Die folgenden Empfehlungen sollen dazu dienen, die Küsten-, Markt-, Flaggen- und Hafenstaaten, die Industrie und die Verbraucher bei der Anwendung wirtschaftlich tragfähiger, kostengünstiger sowie technologisch und logistisch machbarer Maßnahmen zur Beendigung von Arbeits- und Menschenrechtsverletzungen in der Fischereindustrie zu unterstützen. Insbesondere zielen die Empfehlungen darauf ab, den Menschenhandel mit Fischereiarbeitern und jeglichen Einsatz von Schuldnechtschaft, Zwangs- oder Sklavenarbeit zu verhindern – und die Eindämmung der IUU-Fischerei voranzutreiben.

Werden die hier aufgeführten Maßnahmen mit der nötigen Konsequenz, Stringenz und Entschlossenheit angewendet, können sie einen wesentlichen und entscheidenden Beitrag zum Aufbau einer nachhaltigen, legalen und verantwortungsvollen Fischereindustrie leisten.

Empfehlungen für Küsten-, Markt-, Flaggen- und Hafenstaaten

Zur wirksamen Bekämpfung der IUU-Fischerei sind eine Reihe von Maßnahmen erforderlich, die von Verbesserungen im Fischereimanagement bis hin zur Stärkung der unternehmerischen Sorgfaltspflicht reichen. Im Mittelpunkt steht dabei die Notwendigkeit, mehr Transparenz entlang der gesamten Lieferkette für Fisch und Meeresfrüchte zu schaffen und ein Licht auf jene scheinbar undurchdringlichen Bereiche zu werfen, in denen illegale Fischerei und andere kriminelle Aktivitäten florieren.²¹² Mehr Transparenz ist das kostengünstigste und effektivste Instrument, um illegale Aktivitäten und die Betreiber von IUU-Fischerei zu identifizieren, und ermöglicht es den Behörden, privatwirtschaftlichen Akteuren und sonstigen Interessenvertretern, die IUU-Fischerei unter Einsatz begrenzter Mittel wirksam zu bekämpfen. Die Maßnahmen können von den Regierungen einfach umgesetzt werden. Indem sie Aufschluss über die Identität, Aktivitäten und Eigentumsverhältnisse der Schiffe geben, machen sie ein Vorgehen gegen die IUU-Fischerei leichter, kostengünstiger und effektiver und tragen so wesentlich zur Sicherung nachhaltiger, legaler und verantwortungsvoller Fischereien weltweit bei.

Die Staaten sollten:

1. umgehend die verbindliche Zuteilung einer IMO-Kennziffer der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (*International Maritime Organization* – IMO) für alle zulassungsfähigen Schiffe vorschreiben, ein einheitliches landesweites System zur Identifizierung nicht zulassungsfähiger Schiffe errichten, ein Schiffsregister führen und alle ihnen zur Verfügung stehenden Informationen an den *Global Record of Fishing Vessels* der UN-Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation (das sämtliche zulassungsfähigen Schiffe mit einer Gesamtlänge von mehr als 12 Metern Länge über alles erfasst) weiterleiten.
2. die verbindliche Ausrüstung sämtlicher Fischereifahrzeuge mit einem automatischen Identifizierungssystem (*Automatic Identification System* – AIS) vorschreiben bzw. die unbearbeiteten Daten aus den Schiffsüberwachungssystemen offenlegen, wobei gewährleistet sein muss, dass die Standard-Übertragungsintervalle eine wirksame Verfolgung der Schiffe zulassen.
3. eine aktuelle Liste sämtlicher Fischereilizenzen und -genehmigungen sowie die Schiffsregister offenlegen.

4. Informationen zu Verhaftungen oder Sanktionen gegenüber Einzelpersonen oder Unternehmen wegen IUU-Fischerei, Menschenhandels und verwandter Straftaten offenlegen.
5. ein Verbot von Umladungen auf See erlassen, es sei denn, diese werden vorab genehmigt und unterliegen strenger und überprüfbarer elektronischer Überwachung sowie einer der jeweiligen Fischerei angemessenen Aufsicht durch menschliche Beobachter, die in der Lage sind, Arbeitsrechtsverletzungen zu identifizieren.
6. die zeitnahe Einführung kostengünstiger digitaler Instrumente zur digitalen Sicherung zentraler Informationen über die Registrierung eines Schiffs, seine Lizenzen, Entladungsdokumente, Fangorte und Fanginformationen sowie Angaben zur Besatzung (einschließlich Einzelheiten zu Genehmigungen für und die Dokumentation von Transfers von Besatzungsmitgliedern auf See) anordnen und durchsetzen. Die digitalen Instrumente sollten so konzipiert sein, dass sie einen raschen Übergang hin zu einer universellen, interoperablen digitalen Fangbescheinigungsregelung erlauben.
7. Fischereifahrzeugen die Nutzung offener Register untersagen und die Verwendung von Billigflaggen durch Schiffe, die in ihren Gewässern fischen oder Fischereierzeugnisse in ihre Märkte einführen, unterbinden.
8. Informationen über das wirtschaftliche Eigentum in den einschlägigen öffentlichen Listen offenlegen und Unternehmen dazu verpflichten, bei Beantragung einer Fanglizenz, einer Fanggenehmigung oder einer Registrierung unter der Flagge des betreffenden Staates Angaben zum tatsächlichen wirtschaftlichen Eigentum zu machen.
9. die gesetzliche Grundlage dafür schaffen, dass sämtliche Fälle, in denen Staatsangehörige IUU-Fischerei begünstigen, betreiben oder von ihr profitieren, ermittelt und mit abschreckenden Sanktionen geahndet werden können. Hierzu kann ein Register dienen, das sämtliche Schiffe erfasst, die im Eigentum von Staatsangehörigen stehen, aber die Flagge eines anderen Landes führen.
10. internationale Maßnahmen unterzeichnen, ratifizieren und umsetzen, die klare Standards für Fischereifahrzeuge und den Handel mit Fischereierzeugnissen vorgeben, darunter das **Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation über die Arbeit im Fischereisektor (ILO-Übereinkommen 188)**, das Übereinkommen über Hafenstaatmaßnahmen der UN-Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation sowie das Übereinkommen von Kapstadt der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation.

Geeignete gesetzliche Rahmen, Ausbildung und Unterstützung für ausführende Behörden

- Die Staaten sollten die Charakteristika und das Ausmaß von Arbeits- und Menschenrechtsverletzungen innerhalb ihrer Grenzen anerkennen, einschließlich Verstößen im Zusammenhang mit Kinderarbeit, Zwangsarbeit, Schuldnechtschaft oder gegen die Vereinigungsfreiheit und das Recht zu Kollektivverhandlungen. Zur Institutionalisierung von Reformen sollten die Staaten bei der Internationalen Arbeitsorganisation um Ausbildungs- und Beratungsleistungen ansuchen.
- Die Staaten sollten einen soliden Rechtsrahmen schaffen, der die operative Praxis entlang der gesamten Durchsetzungskette institutionalisiert und insbesondere all jene mit

entsprechenden Befugnissen ausstattet, die ‚an vorderster Front‘ tätig und mit Aufklärungsaufgaben betraut sind, von Mitgliedern der Küstenwache über Fischereiinspektoren bis hin zu Rechts- und Justizbeamten.

- Wo erforderlich, haben die Staaten rechtzeitig ausreichende Sicherheitsvorkehrungen für Zeugen von Fehlverhalten an Bord von Schiffen sowie für Vollstreckungs-, Rechts- und Justizbeamte zu treffen, um diese vor jeder Form von Vergeltung von Seiten der Schiffseigner oder -kapitäne zu schützen.
- Alle Staaten sollten die Basisübereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation – ILO Basisübereinkommen 29 (Zwangsarbeit), 87, 98, 100, 105, 111, 138, 182 und 188 – ratifizieren und umsetzen.
- Alle Staaten sollten ihre Arbeitsgesetze auf vollständige Übereinstimmung mit den jeweils ratifizierten ILO-Basisübereinkommen überprüfen.

Anwerbeverfahren und Vermittler

- Es sind offizielle, intergouvernementale Kanäle für die Anwerbung von Arbeitskräften zu schaffen sowie streng kontrollierte und vollständig transparente Schwellenwerte für Anwerbegebühren festzulegen. Arbeitsvermittler und Anwerbestellen sind strenger Kontrolle und Regulierung zu unterwerfen, um überhöhte Gebühren auszuschließen. Die Beteiligten an Menschenhandelsnetzwerken sind zu ermitteln und strafrechtlich zu verfolgen.
- Vermittler sind zu verpflichten, eine Zulassung zu beantragen und Rechenschaft über ihre Tätigkeiten abzulegen, um zu gewährleisten, dass (insbesondere Wander-) Arbeiter fundierte Entscheidungen darüber treffen können, welcher Vermittler oder welche Anwerbestelle zuverlässig und vertrauenswürdig ist.

- Gemäß ILO-Übereinkommen 188 sowie dem *Employer Pays-Prinzip*²³ ist gesetzlich zu regeln, dass nicht der Arbeitnehmer, sondern der ihn anwerbende Arbeitgeber eine Anwerbegebühr entrichtet. Es ist sicherzustellen, dass der Arbeitgeber die Anwerbegebühr nicht in Form von Lohnkürzungen zurückfordert.
- Vermittler und Anwerbestellen, die nachweislich betrügerische Anwerbung betreiben bzw. überhöhte Anwerbegebühren erheben, sind auf eine Schwarze Liste zu setzen.

Prävention, Untersuchung, Aufdeckung und Strafverfolgung

- Wo es nachweislich zu Menschenhandel und Menschenrechtsverletzungen kommt, müssen die Staaten in Zusammenarbeit mit Industriepartnern und der Zivilgesellschaft mehr Ressourcen und Mühen aufwenden, um diese Vergehen aufzudecken und rechtlich zu verfolgen.
- Die Staaten sollten die interne Zusammenarbeit der Behörden untereinander fördern um zu gewährleisten, dass sämtliche Vergehen umgehend aufgeklärt werden. Die Strafverfolgungsbehörden sollten angemessene Strafen verhängen, die eine hinreichend abschreckende Wirkung haben.
- Um künftige Vergehen zu verhindern, sollten die Staaten erfolgreich abgeschlossene Strafverfahren publik machen, um deren abschreckende Wirkung zu erhöhen.
- Bei der Durchführung von Inspektionen im Hafen sollten die betroffenen Hafenstaaten berücksichtigen, dass für Schiffe, die eine Billigflagge führen, ein erhöhtes Risiko von Menschenrechtsverletzungen an Bord besteht, da der entsprechende Flaggenstaat im Zweifel nicht über angemessene Rechtssysteme und Durchsetzungsmaßnahmen zum Schutz der Besatzung verfügt.



Transparenz entlang der gesamten Fischereilieferkette ist notwendig, um Licht in das dunkle Umfeld zu bringen, in dem sich illegale Fischerei und andere kriminelle Aktivitäten ausbreiten können. © EJF

Empfehlungen für Fischereiunternehmen, Verarbeiter, Importeure und Einzelhändler

Es ist von entscheidender Bedeutung, dass die in der Fischereiindustrie tätigen Unternehmen eine Null-Toleranz-Haltung gegenüber Menschenhandel, Menschenrechtsverletzungen, Arbeitsrechtsverstößen und IUU-Fischerei einnehmen. Wo die Branche keine geeigneten Maßnahmen und wirksamen Kontrollen durchführt, untergräbt sie die Bemühungen der Regierungen und Regionalverwaltungen im Kampf gegen diese Verstöße. Insbesondere dürfen Unternehmen nicht davon ausgehen, dass mit Einführung von Zertifizierungssystemen für mehr Nachhaltigkeit in der Fischerei gleichzeitig das Problem illegaler und skrupelloser Fangtätigkeiten gelöst wäre. Es sind vielmehr gezielt wirksame Maßnahmen zur Verhinderung von Menschenrechtsverletzungen und anderen Rechtsbrüchen zu ergreifen, ohne die die Unternehmen in hohem Maße anfällig für rechtliche, finanzielle und Reputationsrisiken bleiben.

Erfreulicherweise wird die Durchsetzung entsprechender Maßnahmen zur Minderung dieser Risiken zunehmend einfacher gemacht. Dank staatlicher Bemühungen um mehr Transparenz in der Fischerei und technischer Fortschritte haben Unternehmen heute vermehrt Zugang zu wirtschaftlich und logistisch umsetzbaren Maßnahmen, die eine vollständige Rückverfolgbarkeit ‚vom Netz bis auf den Teller‘ gewährleisten und die Möglichkeit zu Prüfverfahren bieten, die die Risikostufen entlang der gesamten Lieferkette berücksichtigen.

In diesem Zusammenhang sollten die Unternehmen:

Klare Richtlinien und Verfahren zur Risikominimierung entlang der gesamten Lieferkette einführen, die auf unabhängige Verifizierung gründen und die Identifizierung und Ahndung von Menschenrechtsverletzungen und verwandter Vergehen ermöglichen. EJF hat zu diesem Zweck gemeinsam mit dem WWF, weiteren NGOs und der Industrie einen Leitfaden (*Code of Practice*) für Verarbeiter und Importeure entwickelt.²⁴ Nach diesem sollen in der Fischereiindustrie tätige Unternehmen:

- ihre Bemühungen zur Wahrung der Menschen- und Arbeitsrechte in ihren Tätigkeiten offenlegen, mit besonderem Augenmerk auf Bereiche innerhalb ihrer Betriebsabläufe, die ein erhöhtes Risiko von Arbeitsrechtsverstößen aufweisen. Zur Identifizierung und Beseitigung solcher Risiken sollten die Unternehmen mit Arbeitnehmer- und Menschenrechtsorganisationen zusammenarbeiten.
- ausreichend Daten über Fangschiffe erfassen bzw. abfragen, um zu gewährleisten, dass Fischereifahrzeuge, die in der Vergangenheit IUU-Fischerei oder Missbrauch von Arbeitskräften betrieben haben, von den Lieferketten ausgeschlossen werden. Die Richtigkeit dieser Daten ist sowohl unternehmensintern als auch von unabhängiger Stelle zu verifizieren.
- auf die Erfassung genderspezifischer Daten achten, um in den Unternehmen das Bewusstsein für die unterschiedlichen Risiken, denen Frauen und Männer in den Lieferketten ausgesetzt sind, zu schärfen.
- ein Bewusstsein für die Gefahren schaffen, die von informellen bzw. nicht zugelassenen Anwerbern, Anwerbepartnern und -firmen ausgehen und verantwortungsvolle Anwerbepraktiken und -tätigkeiten fördern, bei denen Arbeiter keine Anwerbegebühr zu entrichten haben.

Empfehlungen für Verbraucher

Die Verbraucher können und sollten Einzelhändler und Lieferanten von Fischereierzeugnissen für ihr Handeln zur Rechenschaft ziehen und mit Nachdruck verlangen, dass Fisch und Meeresfrüchte stets aus nachhaltigen Quellen stammen und nicht mit Menschenhandel, Zwangsarbeit oder Schuldknechtschaft in Verbindung stehen.

Die Verbraucher sollten:

- verlangen, dass der Nachweis lückenloser Rückverfolgbarkeit ‚vom Netz bis auf den Teller‘ erbracht sowie vom Handel konkret zugesichert wird, dass sämtliche Produkte legal, nachhaltig und ethisch verantwortungsvoll gefangen bzw. gezüchtet wurden; sprich kann der Händler sagen, wo, wann und von wem der Fisch in der Auslage oder im Regal gefangen wurde?
- fordern, dass Unternehmen öffentliche Angaben dazu machen und auf ihrer Webseite hinterlegen, welche Maßnahmen sie ergreifen, um sicherzustellen, dass zur Produktion der von ihnen bezogenen Fischereierzeugnisse weder Menschenhandel noch Schuldknechtschaft, Zwangs- oder Sklavenarbeit eingesetzt werden.
- im Internet abrufbare Bewertungs-Tools und Online-Ressourcen wie die *Sweat and Toil*-App²¹⁵ nutzen, um Informationen über Produkte und deren mögliche Verbindung zu Menschenrechtsverletzungen zu erhalten.
- ihre individuelle und kollektive Kaufkraft dafür einsetzen, dort Veränderungen herbeizuführen, wo Fischprodukte verkauft werden. Wenn ein Händler nicht garantieren kann, dass der zum Verkauf stehende Fisch nachhaltig und ohne Menschenrechtsverletzungen gefangen oder produziert wurde, sollte dieser nicht erworben und bessere Informationen verlangt werden.
- von Einzelhändlern fordern, dass sie die EJF Transparenz-Charta unterzeichnen.

- ausschließlich mit Lieferanten zusammenarbeiten, die zuverlässige Verfahren zur Sicherung von Transparenz und Rückverfolgbarkeit – einschließlich der Rückverfolgung der Proteinquelle für Fisch und Meeresfrüchte aus Zuchtbetrieben – anwenden bzw. mit Nachdruck entwickeln.
- Prüfverfahren anwenden, die das erhöhte Risiko von Menschenrechtsverletzungen an Bord von Schiffen, die eine Billigflagge führen, berücksichtigen und entsprechende Maßnahmen zur Risikominimierung ergreifen.
- verlangen, dass Sozialaudits und sonstige Verifizierungsmaßnahmen hinsichtlich der Arbeitsbedingungen an Bord von Fischereifahrzeugen einen geschützten und vertraulichen Rahmen für direkte Befragungen der Arbeiter bieten, bei denen weder höherrangige Besatzungsmitglieder noch Vertreter der Unternehmen anwesend sind.
- in Zusammenarbeit mit wettbewerbsneutralen Branchenverbänden, NGOs und Arbeitnehmerrechtsorganisationen über die eigenen Lieferketten hinaus von den Regierungen verlangen, dass diese Richtlinien für mehr Transparenz erlassen, damit Maßnahmen zur Risikominimierung leichter umgesetzt werden können.
- bei der Ausgestaltung ihrer Prüfverfahren den Input der für ihre Lieferketten relevanten Gemeinschaften, lokalen NGOs und Arbeitnehmerrechtsorganisationen einholen.
- eine Null-Toleranz-Politik in Bezug auf Gewalt und Menschenrechtsverletzungen einführen und sicherstellen, dass diese Maßgabe eindeutig und nachdrücklich entlang der gesamten Lieferkette kommuniziert wird.



Fischmarkt in Taiwan. © EJF

Referenzen

- Food and Agriculture Organization of the United Nations (2018) The State of World Fisheries and Aquaculture: Meeting the Sustainable Development Goals, Rom, <http://www.fao.org/3/i9540en/i9540en.pdf>
- Food and Agriculture Organization of the United Nations (2016) The State of World Fisheries and Aquaculture: Contributing to Food Security and Nutrition for All, Rom, <http://www.fao.org/3/a-i5555e.pdf>
- Food and Agriculture Organization (2018) The State of World Fisheries and Aquaculture, <http://www.fao.org/3/i9540en/i9540en.pdf>
- Ebd. S. 5.
- Indian Ocean Commission (2014) Artwood, C., Let's talk fish: Guide for journalists and media, Working Paper 030, S. 39, <http://www.fao.org/3/a-az106e.pdf>
- Global Financial Integrity (2017) Channing, M., Transnational Crime and the Developing World, <https://www.gfintegrity.org/wp-content/uploads/2017/03/Transnational-Crime-final.pdf>
- Food and Agriculture Organization (2018) The State of World Fisheries and Aquaculture, S. 6, <http://www.fao.org/3/i9540en/i9540en.pdf>
- EJF (2015) Pirates and Slaves: How Overfishing in Thailand Fuels Human Trafficking and the Plundering of Our Oceans, <https://ejf.org/foundation.org/reports/pirates-and-slaves-how-overfishing-in-thailand-fuels-human-trafficking-and-the-plundering-of-our-oceans>
- Associated Press, 17.9.2015, Htusan, E., Mason, M., 'More than 2,000 enslaved fishermen rescued in 6 months', *Zugriff am 25.02.2018*, <https://www.ap.org/explore/seafood-from-slaves/more-than-2,000-enslaved-fishermen-rescued-in-6-months.html>
- International Labour Organization (2016) Fishers first: Good practices to End Labour Exploitation at Sea, Geneva, http://www.ilo.org/global/topics/forced-labour/publications/WCMS_515365/lang-en/index.htm
- Tietze, U. et al., Food and Agriculture Organization (2001) S. 19 Techno-economic Performance of Marine Capture Fisheries, Rome, <http://www.fao.org/3/Y2786E/y2786e00.htm>
- Internationale Arbeitsorganisation und Walk Free Foundation (2017) Global Estimates of Modern Slavery: Forced Labour and Forced Marriage, Genf, https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/-/dgreports/-/dcomm/documents/publication/wcms_575479.pdf
- United Nations Office on Drugs and Crime (2011) Transnational Organized Crime in the Fishing Industry, Wien, http://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Issue_Paper_-_TOC_in_the_Fishing_Industry.pdf
- The Norwegian National Advisory Group Against Organized IUU-fishing (2010) Cases and materials on illegal fishing and organized crime, https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/fkd/vedlegg/diverse/2010/ffa/casesandmaterials_ffapubl.pdf
- Galaz, V., Crona, B., Dauriach, A., Jouffray, J., Österblom, H., Fichtner, J. (2018) 'Tax havens and global environmental degradation', *Nature Ecology & Evolution*, 2. <https://www.nature.com/articles/s41559-018-0497-3.epdf>
- EJF (2018) 'Zehn Grundsätze für globale Transparenz im Fischereisektor von EJF veröffentlicht', <https://ejf.org/foundation.org/germany/die-zehn-grundsätze-c3%A4tze-f3%Bc9-globale-transparenz-im-fischereisektor-von-der-ejf-ver3%B6ffentlicht>
- EJF (2018) 'Aus dem Schatten ans Licht: Mehr Transparenz in der weltweiten Fischerei, um die illegale, nicht gemeldete und unregulierte Fischerei zu unterbinden', <https://ejf.org/foundation.org/resources/downloads/Transparency-report-German-version-v6-final.pdf>
- United Nations Human Rights (2011) Guiding Principles on Businesses and Human Rights: Implementing the United Nations "Protect, Respect and Remedy" Framework, New York & Genf, https://www.ohchr.org/Documents/Publications/GuidingPrinciplesBusinessHR_EN.pdf
- BSI Standards (2017) PAS 1550:2017 Exercising due diligence in establishing the legal origin of fishery/seafood products and marine ingredients - importing and processing - code of practice, <https://shop.bsigroup.com/ProductDetail?pid=00000000030337167>
- Internationale Arbeitsorganisation (1930) 'Übereinkommen 29 über Zwangs- oder Pflichtarbeit', https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/-/ed_norm/-/normes/documents/normativeinstrument/wcms_co29_de.htm
- United Nations Office on Drugs and Crime (2011) Transnational Organized Crime in the Fishing Industry, S. 23, http://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Issue_Paper_-_TOC_in_the_Fishing_Industry.pdf
- Internationale Arbeitsorganisation (2012) 'ILO Global Estimate of Forced Labour', https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/-/ed_norm/-/declaration/documents/publication/wcms_182004.pdf
- Völkerbund (1926) 'Sklavereiabkommen', <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19260034/index.html#a1>
- Vereinte Nationen (1956) 'Zusatzübereinkommen über die Abschaffung der Sklaverei, des Sklavenhandels und sklavereiähnlicher Einrichtungen und Praktiken', <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19560177/index.html>
- Internationale Arbeitsorganisation (2007), Plant, R., Forced Labour, Slavery and poverty reduction: challenges for development agencies, London, S. 4, http://www.ilo.int/wcmsp5/groups/public/-/ed_norm/-/declaration/documents/statement/wcms_096992.pdf
- Internationale Arbeitsorganisation, 17.07.2018, 'First fishing vessel detained under ILO fishing convention', *Zugriff am 25.02.2018*, https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_634680/lang-en/index.htm
- EJF (2018) 'Illegal fishing and human rights abuses in the Taiwanese fishing fleet', <https://ejf.org/foundation.org/resources/downloads/EJF-Taiwanese-vessels-briefing-public-final.pdf>
- Greenpeace (2018) Misery at sea: human suffering in Taiwan's distant water fishing fleet, Taiwan, https://storage.googleapis.com/planet4-new-zealand-stateless/2018/05/9fd62aa-greenpeace_misery_at_sea-report-lowres.pdf
- Internationale Arbeitsorganisation (2007) Eradication of forced labour, Genf, S. 41, https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/-/ed_norm/-/relconf/documents/meetingdocument/wcms_089199.pdf
- Food and Agriculture Organization (2001) International Plan of Action to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing, <http://www.fao.org/3/a-y1224e.pdf>
- Food and Agriculture Organization (2016) The State of World Fisheries and Aquaculture, <http://www.fao.org/3/a-i5555e.pdf>
- Kraska, J. (2015) 'The Lost Dimension: Food security and the South China Sea disputes', *Harvard Law School National Security Journal*, <https://harvardnsj.org/wp-content/uploads/sites/13/2015/02/James-Kraska-Article-.pdf>
- STV News, 13.10.2015, 'Fishing boat conditions were 'filthy', human trafficking trial hears', <http://news.stv.tv/scotland/1330642-fishing-boat-conditions-were-filthy-human-trafficking-trial-hears/>
- Lawrence, F., McSweeney, E., Kelly, A., Heywood, M., Susman, D., Kelly, C., Domokos, J., 02.11.2015, 'Revealed: Trafficked migrant workers abused in Irish fishing industry', *The Guardian*, *Zugriff am 25.02.2019*, <https://www.theguardian.com/global-development/2015/nov/02/revealed-trafficked-migrant-workers-abused-in-irish-fishing-industry>
- Migrant Rights Centre Ireland (2017) 'Left high and dry: Exploitation of Migrant Workers in the Irish Fishing Industry', <https://www.mrci.ie/wp-content/uploads/2017/12/MRCI-FISHER-REPORT-Dec-2017-2KB.pdf>
- Sheehan, M., 22.04.18, 'Human trafficking claims made in Irish fishing industry', *The Independent*, *Zugriff am 25.02.2019*, <https://www.independent.ie/irish-news/crime/human-trafficking-claims-made-in-irish-fishing-industry-36830645.html>
- Lawrence, F., McSweeney, E., 12.12.2017, 'UK police rescue nine suspected victims of slavery from British trawlers', *The Guardian*, *Zugriff am 25.02.2019*, <https://www.theguardian.com/world/2017/dec/12/uk-police-rescue-nine-suspected-victims-of-slavery-from-british-trawlers>
- Holland, K., 16.04.2018, 'Ghanaian men in possible trafficking case are in State care', *The Irish Times*, *Zugriff am 25.02.2019*, <https://www.irishtimes.com/news/ireland/irish-news/ghanaian-men-in-possible-trafficking-case-are-in-state-care-1.3462579>
- Ireland's Seafood Development Agency (BIM) The Business of Seafood 2016: A Snapshot of Ireland's Seafood Sector, Dublin, <http://www.bim.ie/media/bim/content/publications/corporate-other-publications/BIM-the-business-of-seafood-2016.pdf>
- Migrant Rights Centre Ireland (2017) 'Left high and dry', <https://www.mrci.ie/wp-content/uploads/2017/12/MRCI-FISHER-REPORT-Dec-2017-2KB.pdf>
- Ebd.
- Lawrence, F., McSweeney, E., 29.06.2018, 'US criticises Ireland for insufficient action on modern slavery', *The Guardian*, *Zugriff am 25.02.2019*, <https://www.theguardian.com/world/2018/jun/29/us-criticise-ireland-action-modern-slavery-people-trafficking>
- Moulds, J., 15.11.2017, 'Migrant workers used as forced labour on Scottish fishing fleet, charity claims', *The Times*, *Zugriff am 25.02.2019*, <https://www.thetimes.co.uk/article/migrant-workers-used-as-forced-labour-on-scottish-fishing-fleet-charity-claims-pcppm5p7k>
- Internationale Arbeitsorganisation (2013) Caught at Sea: Forced Labour and Trafficking in Fisheries, https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/-/ed_norm/-/declaration/documents/publication/wcms_214472.pdf
- Stringer, C., Whittaker D.H. and Simmons, G. (2015) 'New Zealand's turbulent waters: the use of forced labour in the fishing industry', 16:1, *Global Networks*, <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1111/glob.12077>
- Bang, N.J. (2014) 'Casting a wide net to catch the big fish: A comprehensive initiative to reduce human trafficking in the global seafood chain', *University of Pennsylvania Journal of Law and Social Change*, 17:3, <https://scholarship.law.upenn.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=&httpsredir=1&article=1169&context=jlasc>
- Internationale Arbeitsorganisation (2013) Caught at Sea: Forced Labour and Trafficking in Fisheries, https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/-/ed_norm/-/declaration/documents/publication/wcms_214472.pdf
- Tietze, U. et al., Food and Agriculture Organization (2001), S. 19, Techno-economic Performance of Marine Capture Fisheries, Rom, https://books.google.co.th/books?id=_6-k-XebM7IC&printsec=frontcover&hl=th&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false
- Marschke, M., Vandergeest, P. (2016) 'Slavery scandals: Unpacking labour challenges and policy responses within the off-shore fisheries sector', *Marine Policy*, 68, S. 39-46, <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X16000622>
- Bang, N.J. (2014) 'Casting a wide net to catch the big fish: A comprehensive initiative to reduce human trafficking in the global seafood chain', *University of Pennsylvania Journal of Law and Social Change*, 17:3, <https://scholarship.law.upenn.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=&httpsredir=1&article=1169&context=jlasc>
- Food and Agriculture Organization (2013) Forced Labour and Human Trafficking in Fisheries, S. 2, https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/-/ed_norm/-/declaration/documents/publication/wcms_216003.pdf
- United Nations Office on Drugs and Crime (2011) Transnational Organized Crime in the fishing industry, S. 54, http://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Issue_Paper_-_TOC_in_the_Fishing_Industry.pdf
- Mendoza, M., 22.09.2016, 'Promises unmet as Thailand tries to reform shrimp industry', *AP News*, <https://apnews.com/7654543c4ae04421ad423abea422e0b4>

54. Divecha, D., 11.09.2015, 'Middle East fish industry worth US \$272mn a year', *Hotelier Middle East*, <http://www.hoteliermiddleeast.com/24507-middle-east-fish-industry-worth-us-272mn-a-year/>
55. Food and Agriculture Organization (2016) *Fishery and Aquaculture Country Profiles*. United Arab Emirates (2003). Country Profile Fact Sheets. In: FAO Fisheries and Aquaculture Department [online]. Rome. Updated 1 December 2003. [Cited 29 July 2019]. <http://www.fao.org/fishery/>
56. Sathish, V.M., 03.03.2016, 'Flying fish: Prices soar as UAE enforces trawling ban', *Emirates News 24*, Zugriff am 25.02.2018, <https://www.emirates247.com/news/emirates/flying-fish-prices-soar-as-uae-enforces-trawling-ban-2016-03-03-1.623051>
57. Middle East Observer, 12.01.18, 'How UAE is illegally fishing in Somali waters', Zugriff am 25.02.2018, <https://www.middleeastobserver.org/2018/01/12/40406/>
58. Langton, J., 06.03.2018, 'Seven in 10 nets used by fishermen are illegal and endanger rare marine wildlife', *The National*, Zugriff am 25.02.2018, <https://www.thenational.ae/uae/environment/seven-in-10-nets-used-by-fishermen-are-illegal-and-endanger-rare-marine-wildlife-1.710630>
59. EJF (2016) Interviews mit anonymen Organisationen in den VAE
60. Mendoza, M., Mason, M., 08.09.2016, 'Hawaiian seafood caught by foreign crews confined on boats', *AP News*, Zugriff am 25.02.2018, <https://www.ap.org/explore/seafood-from-slaves/hawaiian-seafood-caught-foreign-crews-confined-boats.html>
61. Natural Resources Committee (2016) 'NRDems Forum: Fishing for Justice - Slavery and Human Rights Abuses at Sea', https://naturalresources.house.gov/hearings/_fishing-for-justice-slavery-and-human-rights-abuses-at-sea
62. Persönliche Kommunikation (März 2017) Kommunikation mit vertraulich gehaltenen Quellen
63. Mendoza, M., Mason, M., 08.09.2016, 'Hawaiian seafood caught by foreign crews confined on boats', *AP News*, Zugriff am 25.02.2018, <https://www.ap.org/explore/seafood-from-slaves/hawaiian-seafood-caught-foreign-crews-confined-boats.html>
64. Mendoza, M., 22.09.16, 'Fishermen who fled slavery in San Francisco sue boat owner', *AP News*, Zugriff am 25.02.2018, <https://apnews.com/753c13460d5b40b9a0eed67ffd3e1014>
65. Persönliche Kommunikation (März 2017) Kommunikation mit vertraulich gehaltenen Quellen.
66. Mendoza, M., Mason, M., 08.09.2016, 'Hawaiian seafood caught by foreign crews confined on boats', *AP News*, Zugriff am 25.02.2018, <https://www.ap.org/explore/seafood-from-slaves/hawaiian-seafood-caught-foreign-crews-confined-boats.html>
67. Mendoza, M., 22.09.2016, 'Fishermen who fled slavery in San Francisco sue boat owner', *AP News*, Zugriff am 25.02.2018, <https://www.apnews.com/753c13460d5b40b9a0eed67ffd3e1014>
68. KALW, 28.09.2015, 'Human trafficking: A fisherman's story', Zugriff am 25.02.2018, <https://www.kalw.org/post/human-trafficking-fisherman-s-story#stream/0>
69. Mendoza, M., 22.09.2016, 'Fishermen who fled slavery in San Francisco sue boat owner', *AP News*, Zugriff am 25.02.2018, <https://www.apnews.com/753c13460d5b40b9a0eed67ffd3e1014>
70. Jones, C., Mendoza, M., 04.01.2018, 'Foreign fishermen settle human trafficking suit', *AP News*, Zugriff am 25.02.2018, <https://www.apnews.com/4525bded629c4eafabde1ff54dec137a>
71. Field, M., 27.02.2017, 'Vietnamese poachers plunder South Pacific sea cucumbers', *Nikkei Asian Review*, Zugriff am 25.02.2018, <http://asia.nikkei.com/Politics-Economy/International-Relations/Vietnamese-poachers-plunder-South-Pacific-sea-cucumbers?page=2>
72. Ebd.
73. Cairns Post, 13.02.2017, 'Illegal fishermen from Vietnam are serial offenders in Far Northern waters', Zugriff am 25.02.2018, https://myaccount.news.com.au/sites/cairnspost/subscribe.html?sourceCode=CPWEB_WRE170_a_GGL&mode=premium&dest=https://www.cairnspost.com.au/news/crime-court/illegal-fishermen-from-vietnam-are-serial-offenders-in-far-northern-waters/news-story/5b08b7adbe3e22ab1bedee760412feb&memttype=anonymous
74. Cullwick, J., 12.12.2016, 'Blue boats - a news illegal fishing threat to Vanuatu', *Daily Post*, Zugriff am 25.02.2018, http://dailypost.vu/news/blue-boats-a-new-illegal-fishing-threat-tovanuatu/%20article_51940ed4-79f9-589d-9a8f-e53a41682649.html
75. VnExpress, 13.03.2017, 'Malaysia detains more Vietnamese fishermen on illegal fishing charges', Zugriff am 25.02.2018, <https://e.vnexpress.net/news/news/malaysia-detains-more-vietnamese-fishermen-on-illegal-fishing-charges-3554288.html>
76. VnExpress, 25.11.2016, 'Another 25 Vietnamese fishermen captured for illegal fishing off Thailand and Malaysia', Zugriff am 25.02.2018, <https://e.vnexpress.net/news/news/another-25-vietnamese-fishermen-captured-for-illegal-fishing-off-thailand-and-malaysia-3504455.html>
77. Radio NZ, 14.03.2017, '70 Vietnamese boats in New Caledonia waters illegally', Zugriff am 25.02.2018, <http://www.radionz.co.nz/international/pacific-news/326573/70-vietnamese-boats-in-new-caledonia-waters-illegally>
78. Europäische Kommission, 23.10.2017, 'Commission warns Vietnam over insufficient action to fight illegal fishing', Zugriff am 25.02.2018, http://europa.eu/rapid/press-release_IP-17-4064_en.htm
79. EJF (Mai 2018) Interviews mit vertraulichen Quellen
80. EJF (2018) Interviews mit in Thailand festgehaltenen vietnamesischen Besatzungsmitgliedern
81. US Immigration and Customs Enforcement, 02.02.2016, '3 Mexican men sentenced in Southeast Texas for smuggling aliens in fishing boats', Zugriff am 25.02.2018, <https://www.ice.gov/news/releases/3-mexican-men-sentenced-southeast-texas-smuggling-aliens-fishing-boat>
82. Joseph Rowntree Foundation (2013) Allain, J., Crane, A., LeBaron G., Behbahani, L., 'Forced labour's business models and supply chains', <https://www.jrf.org.uk/sites/default/files/jrf/migrated/files/forced-labour-business-full.pdf>
83. Wilshaw, R., 11.03.2015, 'What would loosen the roots of labour exploitation in supply chains?', *Open Democracy*, Zugriff am 25.02.2018, <https://www.opendemocracy.net/beyondslavery/rachel-wilshaw/what-would-loosen-roots-of-labour-exploitation-in-supply-chains>
84. Food and Agriculture Organization (2013) *Forced Labour and Human Trafficking in Fisheries*, S. 3, http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---declaration/documents/publication/wcms_216003.pdf
85. Selwyn, B., 02.03.2015, 'Harsh labour: bedrock of global capitalism', *Open Democracy*, Zugriff am 25.02.2018, <https://www.opendemocracy.net/beyondslavery/benjamin-selwyn/harsh-labour-bedrock-of-global-capitalism>
86. Ebd.
87. Murphy, S., 31.03.2015, 'AP labor trafficking story a reminder of the unseen seafood supply chain', *Seafood Source*, Zugriff am 25.02.2018, <https://www.seafoodsource.com/features/ap-labor-trafficking-story-a-reminder-of-the-unseen-seafood-supply-chain>
88. Lebaron, G., Howard, N., 13.03.2015, 'Forced labour is big business: states and corporations are doing little to stop it', *Open Democracy*, Zugriff am 25.02.2018, <https://www.opendemocracy.net/beyondslavery/genevieve-lebaron-neil-howard/forced-labour-is-big-business-states-and-corporations-ar>
89. Johnson, G., 08.05.2015, 'Plummeting prices hit global skipjack tuna market', *Intrafish*, Zugriff am 25.02.2018, <http://www.intrafish.com/news/article1411597.ece>
90. Food and Agriculture Organization, 01.10.2015, 'Globefish market report: Tuna - October 2015', Zugriff am 25.02.2018, <http://www.fao.org/in-action/globefish/market-reports/resource-detail/en/c/337466/>
91. Ruibal, L., 10.06.2016, 'Skipjack tuna prices in Bangkok may slip further', *Foodnews*, Zugriff am 25.02.2018, <https://www.agra-net.com/agra/foodnews/canned-fish/tuna/skipjack-tuna-prices-in-bangkok-may-slip-further-517900.html>
92. Stirrat, M., 09.10.2018, 'Bangkok tuna prices start levelling off as WCPO fishery restarts', *TUNApacific: Fisheries News and Views*, Zugriff am 25.02.2018, <http://www.tunapacific.org/2018/10/09/bangkok-tuna-prices-start-leveling-off-as-wcpo-fishery-restarts/>
93. Worldfishing & Aquaculture, 04.06.2014, 'Taiwan lifts fisheries output', Zugriff am 25.02.2018, <http://www.worldfishing.net/news101/regional-focus/taiwan-lifts-fisheries-output>
94. United Nations Fisheries Training Programme (2010) Hewamanage, L.A.K., 'Economic efficiency of the deep-sea fishing fleet of Sri Lanka, Colombo', <http://www.unuftp.is/static/fellows/document/lalitho9prf.pdf>
95. Dragon, J., 16.10.2015, 'Why changing the tuna industry means stopping labour abuse', *Greenpeace*, Zugriff am 25.02.2018, <https://www.greenpeace.org/usa/why-changing-the-tuna-industry-means-stopping-labor-abuse/>
96. EJF (2015) *Pirates and Slaves: how overfishing in Thailand fuels human trafficking and the plundering of our oceans*, https://ejffoundation.org/resources/downloads/EJF_Pirates_and_Slaves_2015_o.pdf
97. Dragon, J., 16.10.2015, 'Why changing the tuna industry means stopping labour abuse', *Greenpeace*, Zugriff am 25.02.2018, <https://www.greenpeace.org/usa/why-changing-the-tuna-industry-means-stopping-labor-abuse/>
98. ReliefWeb (2016) 'Forced labour and trafficking risks across migration systems in Asia and the Middle East', Zugriff am 25.02.2018, <https://reliefweb.int/map/world/forced-labour-and-trafficking-risks-across-migration-systems-asia-and-middle-east-15-feb>
99. Phillips, N., 17.02.2015, 'What has forced labour to do with poverty?', *Open Democracy*, Zugriff am 25.02.2018, <https://www.opendemocracy.net/beyondslavery/nicola-phillips/what-has-forced-labour-to-do-with-poverty>
100. Henley, J., 06.10.2016, 'Death, abuse, exploitation: Taiwan's migrant worker shame', *Post Magazine*, Zugriff am 25.02.2018, <https://www.scmp.com/magazines/post-magazine/long-reads/article/2025340/death-abuse-exploitation-taiwans-migrant-worker>
101. EJF (2015) *Thailand's Seafood Slaves: Human Trafficking, Slavery and Murder in Kantang's Fishing Industry*, <https://ejffoundation.org/resources/downloads/EJF-Thailand-Seafood-Slaves-low-res.pdf>
102. Mason, M., 01.07.2015, 'Myanmar fisherman goes home after 22 years a slave', *Associated Press*, Zugriff am 25.02.2018, <https://www.ap.org/explore/seafood-from-slaves/myanmar-fisherman-goes-home-after-22-years-as-a-slave.html>
103. Human Rights Watch (2018) *Hidden Chains: Rights abuses and forced labour in Thailand's fishing industry*, <https://www.hrw.org/report/2018/01/23/hidden-chains/rights-abuses-and-forced-labor-thailands-fishing-industry>
104. Internationale Arbeitsorganisation (2018) 'Baseline research findings on fishers and seafood workers in Thailand', https://www.ilo.org/asia/publications/WCMS_619727/lang-en/index.htm
105. Htwe, Z., 03.03.2017, 'Thai pink card workers ripped off by brokers', *Myanmar Times*, Zugriff am 22.02.2019, <https://www.mmmtimes.com/national-news/25173-thai-pink-card-workers-ripped-off-by-brokers.html>

106. Human Rights Watch (2018) Hidden Chains: Rights abuses and forced labor in Thailand's fishing industry, <https://www.hrw.org/report/2018/01/23/hidden-chains/rights-abuses-and-forced-labor-thailands-fishing-industry>
107. Marschke, M., Vandergeest, P. (2016) 'Slavery scandals: Unpacking labour challenges and policy responses within the off-shore fisheries sector', *Marine Policy*, 68, S. 39-46, <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X16000622>
108. Marks, E., Olsen, A. (2015) 'The Role of Trade Unions in Reducing Migrant Workers' Vulnerability to Forced Labour and Human Trafficking in the Greater Mekong Subregion', *Anti Trafficking Review*, 5, S. 111-128, <http://www.antitraffickingreview.org/index.php/atrjournal/article/view/84/131>
109. Cohen Milstein Sellers & Toll PLLC (15.06.2016) 'Plaintiffs Keo Ratha et al. vs Defendants Phatthana Seafood Co., Ltd. et al.', *Zugriff am 25.02.2019*, <http://www.cohenmilstein.com/sites/default/files/media.9400.pdf>
110. Internationale Arbeitsorganisation (2013) Employment practices and working conditions in Thailand's fishing sector, S. 12, <http://www.ilo.org/dyn/migpractice/docs/184/Fishing.pdf%20pg.%20xii>
111. Baliga, A., 01.03.2017, 'Distrust of authorities travels abroad: study', *Phnom Penh Post*, *Zugriff am 25.02.2019*, <http://www.phnompenhpost.com/national/distrust-authorities-travels-abroad-study>
112. Advocates for Public Interest Law & International Organization for Migration, Republik Korea (2016) Tied at Sea: Human Rights Violations of Migrant Workers on Korean Fishing Vessels, https://issuu.com/shinyoungchung/docs/tied_at_sea_english
113. Strauss, K. 18.02.2015, 'The role of labour market intermediaries in driving forced and unfree labour', *Open Democracy*, *Zugriff am 25.02.2019*, <https://www.opendemocracy.net/beyondslavery/kendra-strauss/role-of-labour-market-intermediaries-in-driving-forced-and-unfree-labour>
114. Agence France-Presse, 30.01.2017, 'Migrants petition Thai seafood giant on wages', *Zugriff am 25.02.2019*, <https://www.nationthailand.com/breakingnews/30305289>
115. Internationale Arbeitsorganisation (2019) 'Ratifications of C188 - Work in Fishing Convention, 2007 (No. 188)', *Zugriff am 25.02.2019*, https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11300:0::NO:11300:P11300_INSTRUMENT_ID:312333
116. Internationale Arbeitsorganisation, 16.11.2016, 'ILO Work in Fishing Convention No.188 (2007) to enter into force', *Zugriff am 25.02.2019*, https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_535063/lang--en/index.htm
117. Pew Charitable Trusts (2018) The Cape Town Agreement Explained, S. 8, https://www.pewtrusts.org/-/media/assets/2018/10/ctaexplained_brief_finalz.pdf
118. International Maritime Organization, 07.02.2019, 'Key fishing vessel safety treaty boosted with accession by Spain', *Zugriff am 25.02.2019*, <http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/03-SpainCapeTown.aspx>
119. Food and Agriculture Organization (2015) Agreement on Port State Measures to Prevent, Deter, and Eliminate Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing, http://www.fao.org/fileadmin/user_upload/legal/docs/037t-e.pdf
120. Food and Agriculture Organization (2015) Agreement on Port State Measures, <http://www.fao.org/fishery/topic/166283/en>
121. Food and Agriculture Organization (2018) Agreement on the Port State Measures to prevent, deter and eliminate illegal, unreported and unregulated fishing, http://www.fao.org/fileadmin/user_upload/legal/docs/037s-e.pdf
122. Fisheries Agency (2017) Regulations on the Authorization and Management of Overseas Employment of Foreign Crew Members, <https://www.fg.gov.tw/en/LegalsRegulation/content.aspx?id=31&chk=1ab5d1ef-2c1f-4df7-92db-6db044616ec9¶m=pn%3d2>
123. Taiwan Ministry of Labor (2018) Labor Standards Act, <https://law.moj.gov.tw/ENG/LawClass/LawAll.aspx?pcode=N0030001>
124. Taiwan Ministry of Health and Welfare (2017) National Health Insurance Act, <https://law.moj.gov.tw/ENG/LawClass/LawAll.aspx?pcode=LO060001>
125. Ministry of Labor (2015) Labour Insurance Act, <https://law.moj.gov.tw/ENG/LawClass/LawAll.aspx?pcode=N0050001>
126. Henley, J., 02.06.2015, 'Voices of the exploited', *Taipei Times*, *Zugriff am 25.02.2019*, <http://www.taipeitimes.com/News/feat/archives/2015/06/02/2003619716>
127. Undercurrent News, 17.05.2018, 'NGOs call on Taiwanese Government to end abuse of migrant fishers', *Zugriff am 25.02.2019*, <https://www.undercurrentnews.com/2018/05/17/ngos-call-on-taiwanese-government-to-end-abuse-of-migrant-fishers/>
128. Tempo, 15.01.2017, 'Slavery at sea: Undocumented Indonesian seamen are victims of abuse aboard fishing boat', *Zugriff am 25.02.2019*, https://issuu.com/twreporter.org/docs/merged_1_
129. Ebd.
130. Royal Thai Embassy, 15.01.2015, 'Thailand Roadmap on Eliminating an [sic] IUU Fishing', Thai Anti-Human Trafficking Action, *Zugriff am 25.02.2019*, <http://www.thaianti-humantraffickingaction.org/Home/?p=460>
131. EJF (2018) EJF-Untersuchungen vor Ort in thailändischen 'Port-In Port-Out'-Zentren
132. EJF (2019) Daten, die von EJF 2018 im Rahmen von Untersuchungen in 'Port-In Port-Out' Zentren und im Austausch mit Regierungsquellen gesammelt wurden
133. Greenpeace (2014) Slavery and Labour Abuse in the Fishery Sector, <http://www.greenpeace.org/international/Global/international/briefings/oceans/2014/Slavery-and-Labour-Abuse-in-the-Fishing-Sector.pdf>
134. International Organization for Migration (2011) Trafficking of Fishermen in Thailand, <https://www.iom.int/jahia/webdav/shared/shared/mainsite/activities/countries/docs/thailand/Trafficking-of-Fishermen-Thailand.pdf>
135. EJF (2014) Slavery at Sea: The continued plight of trafficked migrants in Thailand's fishing industry, https://ejf.foundation.org/resources/downloads/EJF_Slavery-at-Sea_report_2014_web-ok.pdf
136. Bangkok Business, 03.11.2014, 'Escape from hell on a fishing boat หนีพญานก เจริญพงษ์', *Zugriff am 25.02.2019*, <http://www.bangkokbiznews.com/news/detail/614888>
137. INTERPOL (2014) Study on fisheries crime in the West African Coastal Region, S. 28, <https://www.interpol.int/en/content/download/5144/file/INTERPOL%20Study%20on%20Fisheries%20Crime%20in%20the%20West%20African%20Coastal%20Region%20EN.pdf>
138. Ebd., S. 14
139. World Wide Fund for Nature (2016) Electronic Monitoring in Fisheries Management, http://assets.wwf.org.uk/downloads/fisheriesmanagement_2_.pdf
140. Royal Thai Embassy (2017) Highlight of progress: Control of overseas fishing and transshipment vessels, <https://www.thaiembassy.be/2017/03/06/highlight-of-progress-control-of-overseas-fishing-and-transshipment-vessels/?lang=en>
141. Human Rights and Development Foundation, 23.02.2017, 'Press release: Provincial court of Ranong acquitting defendants in trafficking in person's case against Cambodian fishing crew members', *Zugriff am 25.02.2019*, <http://hrdfoundation.org/?p=1792&lang=en>
142. Human Rights and Development Foundation (2017) Provincial court of Ranong acquitting defendants in Black Case no.KM 24/2559 in trafficking cases against 11 migrant fishing workers from Cambodia, <http://hrdfoundation.org/?p=1792&lang=en>
143. Liberty Asia (2017) Legal analysis of human trafficking in Thailand, <http://un-act.org/publication/view/legal-analysis-human-trafficking-thailand/>
144. International Transport Workers Federation (2019) 'Flags of convenience', <https://www.itfglobal.org/en/sector/seafarers/flags-of-convenience>
145. Davies, J., Nass, D., 16.09.2016, 'History of crimes, ineptitude for Cambodia's flag of convenience scheme', *Phnom Penh Post*, *Zugriff am 25.02.2019*, <http://www.phnompenhpost.com/national/history-crimes-ineptitude-cambodias-flag-convenience-scheme>
146. Liddick, D., State-Fayette, P. (2014) 'Illegal Fishing and Organised Crime: A Threat to Maritime Security?', *Piracy Studies*, <http://piracy-studies.org/illegal-fishing-and-organized-crime-a-new-maritime-security-threat/>
147. Lobach, T. (2013) Port State control of foreign fishing vessels, 'Chapter 4: Elements of a possible memorandum of understanding', *FAO*, <http://www.fao.org/docrep/005/y8387e/y8387e06.htm>
148. INTERPOL (2014) Study on fisheries crime in the West African Coastal Region, S. 19, <https://www.interpol.int/en/content/download/5144/file/INTERPOL%20Study%20on%20Fisheries%20Crime%20in%20the%20West%20African%20Coastal%20Region%20EN.pdf>
149. Ebd.
150. Trygg Mat Tracking (2018) 'Combined IUU Vessel List', <https://iuu-vessels.org/>
151. International Chamber of Shipping (2018) Shipping Industry Flag State Performance Table 2017/2018, <http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/resources/policy-tools/ics-shipping-industry-flag-state-performance-table-2017-18.pdf?sfvrsn=8>
152. Davies, J., Nass, D., 16.09.2016, 'History of crimes, ineptitude for Cambodia's flag of convenience scheme', *Phnom Penh Post*, *Zugriff am 25.02.2019*, <http://www.phnompenhpost.com/national/history-crimes-ineptitude-cambodias-flag-convenience-scheme>
153. Taiwan Fisheries Agency (2018) Taiwanesische Statistiken zu Billigflaggenschiffen (Bezogen per offizieller Informationsauskunft)
154. Greenpeace (2010) The inconvenient truth of Taiwan's flags of convenience, <http://www.greenpeace.org/eastasia/Global/international/publications/oceans/2010/Taiwan%20FOC%20report%202010.pdf>
155. Bale, P. (2017) 'Murder and abuse - the price of your sashimi', *WikiTribune*, *Zugriff am 25.02.2019*, <https://www.wikitribune.com/wt/news/article/7995/>
156. Greenpeace (2018) Misery at sea: Human suffering in Taiwan's distant water fishing fleet, http://www.greenpeace.org/eastasia/Global/eastasia/publications/campaigns/Oceans/Misery_at_Sea-Final1.pdf
157. Ebd.
158. Ebd.
159. Trygg Mat Tracking (2018) 'Combined IUU Vessel List', <https://iuu-vessels.org/>
160. Da Costa, A.B., 09.04.2018, 'The one that got away: Indonesia seizes illegal fishing boat with 30-km nets', *Reuters*, *Zugriff am 25.02.2019*, <https://www.reuters.com/article/us-oceans-fishing-indonesia/the-one-that-got-away-indonesia-seizes-illegal-fishing-boat-with-30-km-nets-idUSKBN1HG0SB>
161. Phuket Gazette, 09.02.2016, 'Escaped toothfish-poaching vessel netted in Senegal', *Zugriff am 25.02.2019*, <https://thethaiger.com/news/phuket/escaped-toothfishpoaching-vessel-netted-senegal>
162. Thai Ministry of Foreign Affairs, 15.02.2018, 'Thailand prosecuted 7 Stateless Fishing Vessels', *Zugriff am 25.02.2019*, <http://www.mfa.go.th/main/en/news/6886/86734-Thailand-prosecuted-7-Stateless-Fishing-Vessels.html>
163. Pala, C., 17.06.2015, 'The hunt for the last Chilean Sea Bass poachers', *Foreign Policy*, *Zugriff am 25.02.2019*, <http://foreignpolicy.com/2015/06/17/chilean-sea-bass-toothfish-thunder-sea-shepherd/>
164. Phuket News, 29.11.2016, 'Navy seizes suspected IUU fishing boats in Phuket', *Zugriff am 25.02.2019*, <http://www.thepuketnews.com/navy-seizes-suspected-iuu-fishing-boats-in-phuket-60050.php>

165. Thai Ministry of Foreign Affairs, 15.02.2018, 'Thailand prosecuted 7 Stateless Fishing Vessels', Zugriff am 25.02.2019, <http://www.mfa.go.th/main/en/news3/6886/86734-Thailand-prosecuted-7-Stateless-Fishing-Vessels.html>
166. EJF (2017) Interviews mit indonesischen Fischern
167. Ebd.
168. Ebd.
169. Da Costa, A.B., 09.04.2018, 'The one that got away: Indonesia seizes illegal fishing boat with 30-km nets', Reuters, Zugriff am 25.02.2019, <https://www.reuters.com/article/us-oceans-fishing-indonesia/the-one-that-got-away-indonesia-seizes-illegal-fishing-boat-with-30-km-nets-idUSKBN1HG0SB>
170. EJF (2014) Working Conditions on Fishing Vessels in West Africa: A case study of abandoned crew in Las Palmas, <https://ejf.foundation.org/reports/working-conditions-on-fishing-vessels-in-west-africa-a-case-study-of-abandoned-crew-in-las-palmas>
171. Ebd.
172. Costello, C., Mangin, T. (2015) Country-level costs vs. benefits of improved fishery management, Ocean Prosperity Roadmap, S. 2, <https://www.oceanprosperityroadmap.org/wp-content/uploads/2015/05/6.-Country-Level-Costs-vs.-Benefits-Fishery-Management-Report-5-26-15A.pdf>
173. BBC News, 08.07.2016, 'How China's trawlers are emptying Guinea's oceans', Zugriff am 25.02.2019, <http://www.bbc.com/news/world-africa-36734578>
174. Sumaila, U.R., A.S. Khan, A.J. Dyck, R. Watson, G. Munro, P. Tyedmers, D. Pauly (2010) 'A bottom-up re-estimation of global fisheries subsidies', Journal of Bioeconomics, 12, S. 201-225, http://ocean.org/sites/default/files/Bottom-Up_Re-estimation_Sumaila_2010.pdf
175. Arnason, R., Hannesson, R., Schrank, W.E. (2000) 'Costs of fisheries management: the cases of Iceland, Norway and Newfoundland', Marine Policy, 24, S. 233-243, <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X99000299>
176. Costello, C., Mangin, T. (2015) Country-level costs vs. benefits of improved fishery management, Ocean Prosperity Roadmap, S. 2, <http://www.oceanprosperityroadmap.org/wp-content/uploads/2015/05/6.-Country-Level-Costs-vs.-Benefits-Fishery-Management-Report-5-26-15A.pdf>
177. United Nations Office on Drugs and Crime (2011) Transnational organized crime in the fishing industry, S. 54, http://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Issue_Paper_-_TOC_in_the_Fishing_Industry.pdf
178. Tory, S., 04.01.2017, 'The mysterious disappearance of Keith Davis', Hakai Magazine, Zugriff am 25.02.2019, <https://www.hakaimagazine.com/article-long/mysterious-disappearance-keith-davis>
179. Dawson, T. (2016) Measures adopted to protect fishery observers in Western Central Pacific, <http://www.civilbeat.org/2016/01/measures-adopted-to-protect-fishery-observers-in-western-central-pacific/>
180. Human Rights At Sea (2017) Investigative report and case study: Fisheries abuse and related deaths at sea in the Pacific region, <https://www.humanrightsatsea.org/wp-content/uploads/2017/12/HRAS-Fisheries-Abuse-Investigative-Report-Dec-2017-SECURED.pdf>
181. U4 Anti-corruption Resource Centre (2008) Standing, A., 'Corruption and Industrial Fishing in Africa', 7, S. 29, Zugriff am 25.02.2019, <http://www.u4.no/publications/corruption-and-industrial-fishing-in-africa/>
182. Pew Charitable Trusts (2016) Netting billions: A valuation of tuna in the Western and Central Pacific Ocean, <https://www.pewtrusts.org/en/research-and-analysis/fact-sheets/2016/09/netting-billions-a-valuation-of-tuna-in-the-western-and-central-pacific-ocean>
183. Elapa, J., 15.02.2018, 'Missing without a trace', Post Courier, Zugriff am 25.02.2019, <https://postcourier.com.pg/missing-without-trace/>
184. Matangi, 08.12.2015, 'Pacific fisheries observers: "Intimidated, harassed, assaulted, murdered"', Zugriff am 25.02.2019, <https://matangitonga.to/2015/12/08/pacific-fisheries-observers-intimidated-harrassed-assaulted-murdered>
185. Bale, P. (2017) 'Murder and abuse - the price of your sashimi', WikiTribune, Zugriff am 25.02.2019, <https://www.wikitribune.com/story/2017/12/05/environment/murder-and-abuse-the-price-of-sashimi/7995/>
186. Ebd.
187. United Nations (2016) 'UN Comtrade Database', <http://comtrade.un.org/data/>
188. United Nations Office on Drugs and Crime (2011) Transnational organized crime in the fishing industry, S. 57, http://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Issue_Paper_-_TOC_in_the_Fishing_Industry.pdf
189. Ebd.
190. Agnew, D.J., Pearce, J., Ganapathiraju et al. (2009) 'Estimating the Worldwide Extent of Illegal Fishing', PLoSONE, <https://journals.plos.org/plosone/article/file?id=10.1371/journal.pone.0004570&type=printable>
191. Martea, N., Viollaz, J., Petrossian, G.A. (2015) 'Factors influencing the choice of a safe haven for offloading illegally caught fish: A comparative analysis of developed and developing economies', Crime Science, 4, <http://www.crimesciencejournal.com/content/pdf/s40163-015-0045-2.pdf>
192. United Nations Office on Drugs and Crime (2011) The Role of Corruption in Trafficking in Persons, https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/2011/Issue_Paper_-_The_Role_of_Corruption_in_Trafficking_in_Persons.pdf
193. U4 Anti-corruption Resource Centre (2008), Standing, A., 'Corruption and commercial fisheries in Africa', Brief 23, S. 2, <https://www.cmi.no/publications/file/3189-corruptionand-commercial-fisheries-in-africa.pdf>
194. Transparency and Accountability Initiative (2011) Fisheries: A guide to best practice in transparency, accountability and civic engagement across the public sector, S. 3, Zugriff am 1.03.2019, <http://www.transparency-initiative.org/archive/wp-content/uploads/2011/09/10-Fisheries1.pdf>
195. INTERPOL (2014) Study on fisheries crime in the West African Coastal Region, S. 25-26, <https://www.interpol.int/en/content/download/5144/file/INTERPOL%20Study%20on%20Fisheries%20Crime%20in%20the%20West%20African%20Coastal%20Region%20EN.pdf>
196. Martini, M. (2013) 'Illegal, unreported and unregulated fishing and corruption', U4 Expert Answer 392, S. 5, <https://www.u4.no/publications/illegal-unreported-and-unregulated-fishing-and-corruption/>
197. EJF (2013) Sold to the Sea: Human trafficking in Thailand's fishing industry, <https://ejf.foundation.org/reports/sold-to-the-sea-human-trafficking-in-thailands-fishing-industry>
198. EJF (2015) Thailand's Seafood Slaves: Human Trafficking, Slavery and Murder in Kantang's Fishing Industry, <https://ejf.foundation.org/reports/thailands-seafood-slaves-human-trafficking-slavery-and-murder-in-kantangs-fishing-industry>
199. Ebd.
200. EJF (2013) Sold to the Sea: Human trafficking in Thailand's fishing industry, <https://ejf.foundation.org/reports/sold-to-the-sea-human-trafficking-in-thailands-fishing-industry>
201. Ebd.
202. EJF (2015) Thailand's Seafood Slaves: Human Trafficking, Slavery and Murder in Kantang's Fishing Industry, <https://ejf.foundation.org/reports/thailands-seafood-slaves-human-trafficking-slavery-and-murder-in-kantangs-fishing-industry>
203. Ministry of Foreign Affairs of Thailand (2015) 'Joint Operation to Combat Human Trafficking in the Fishing Industry', Combating Trafficking in Persons in Focus, <http://www.thaianti-humantraffickingaction.org/Home/wp-content/uploads/2015/11/9-Nov-2015-RTN-and-Region-9-Operation-in-Trang.pdf>
204. Human Rights and Development Foundation, 14.02.2016, 'Press Release from Trang Provincial Court', Zugriff am 25.02.2019, <http://hrdfoundation.org/?p=1497>
205. EJF (2015) Thailand's Seafood Slaves: Human Trafficking, Slavery and Murder in Kantang's Fishing Industry, <https://ejf.foundation.org/reports/thailands-seafood-slaves-human-trafficking-slavery-and-murder-in-kantangs-fishing-industry>
206. Verordnung (EG) Nr. 1005/2008 vom 29. September 2008 über ein Gemeinschaftssystem zur Verhinderung, Bekämpfung und Unterbindung der illegalen, nicht gemeldeten und unregulierten Fischerei (2008), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02008R1005-20110309&from=EN>
207. US Department of State (2016) 2016 Trafficking in Persons Interim Assessment, <https://2009-2017.state.gov/j/tip/rls/reports/2016/257831.htm>
208. Office of the High Commissioner for Human Rights (2011) Guiding Principles for Business and Human Rights: Implementing the United Nations "Protect, Respect and Remedy" Framework, <https://www.unglobalcompact.org/library/2>
209. United Nations (2011) Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, https://www.globalcompact.de/wAssets/docs/Menschenrechte/Publikationen/leitprinzipien_fuer_wirtschaft_und_menschenrechte.pdf
210. UK Government (2015) Modern Slavery Act 2015, <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2015/30/contents/enacted>
211. EJF (2018) EJF Positionspapier zum Nationalen Aktionsplan Wirtschaft und Menschenrechte in Deutschland, <https://ejf.foundation.org/resources/downloads/NAP-Germany-briefing-German-web.pdf>
212. EJF (2018) Aus dem Schatten ans Licht. Mehr Transparenz in der weltweiten Fischerei, um die illegale, nicht gemeldete und unregulierte Fischerei zu unterbinden, <https://ejf.foundation.org/resources/downloads/transparency-report-german-version-v6-final.pdf>
213. Institute for Human Rights and Business (2019) 'The Employer Pays Principle', <https://www.ihrb.org/employerpays/the-employer-pays-principle>
214. BSI Standards (2017) PAS 1550:2017 Exercising due diligence in establishing the legal origin of fishery/seafood products and marine ingredients - importing and processing - code of practice, <https://shop.bsigroup.com/ProductDetail?pid=00000000030337167>
215. ILAB (2019) Sweat & Toil: Child Labor, Forced Labor, and Human Trafficking Around the World, <https://www.dol.gov/general/apps/ilab>



EJF, 1 Amwell Street, London, EC1R 1UL, United Kingdom
Tel: +44 (0) 207 239 3310 | Email: info@ejfoundation.org
www.ejfoundation.org | Registered charity, No. 1088128



Protecting People and Planet