



Deutsche  
Seemannsmission

support of seafarers' dignity

# BEFRAGUNG ZU LANDGANG 2026

Probleme im Blick – und Wege zur Verbesserung. [Deutsche Seemannsmission e.V.](#)



## IMPRESSUM

### Verantwortlich für den Inhalt

Deutsche Seemannsmission e.V.  
Matthias Ristau  
Mattentwiete 5  
20457 Hamburg – Germany  
Tel.: +49 40 2393698-0  
headoffice@seemannsmission.org  
seemannsmission.org

### Bildnachweis

Percival Lloyd E. Lagarde/ITF Seafarers' Trust (Titel)  
Matthias Ristau (S. 2, 28)  
Joseph Heicks (S. 3, 4, 5, 12, 15, 17, 19, 22, 27, 29, 30)  
Kathrin Grund (S. 8, 11, 26)  
Adelar Schunke (S. 9, 37)  
Marco Heinen (S. 14, 18, 38)  
Frank Scheffka/Bremer Seemannsmission (S. 15, 31)  
Amelito Bag-o (S. 20)  
Stefanie Langos (S. 23)  
Silvie Boyd (S. 25, 36)  
Peter Leukoth (S. 33)

### Piktogramme/Illustrationen

vecteezy (S. 3, 4, 6, 7, 10, 13, 16, 25, 34, 39, Rückseite)  
magnific.com (Icon by Karyative, S. 7, 34)  
Carbon Design (S. 25)

### Redaktion

Anita Haehnel (Projekt „Fair übers Meer“)  
Diakon Jörn Hille (Bordbetreuung im Hamburger Hafen)

### Design und Layout

ulrike schlunze | mediendesign

### Hinweis zur geschlechtergerechten Sprache

Englisch ist in der internationalen Schifffahrt Verkehrssprache. In der deutschen Übersetzung der Umfrage wird aus Gründen der Lesbarkeit die männliche Form verwendet und umfasst alle Geschlechter.

### Einsatz von KI

Teile des Auswertungsberichts wurden mit Unterstützung von künstlicher Intelligenz erstellt.

Die Projektstelle „Fair übers Meer – Für faire Arbeitsbedingungen auf See“ wird gefördert von Brot für die Welt und den kirchlichen Entwicklungsdienst der Nordkirche.

Gefördert durch:

**Brot**  
für die Welt mit Mitteln des  
Kirchlichen  
Entwicklungsdienstes

**KED**  
Kirchlicher Entwicklungsdienst  
der Nordkirche

Direkt zur digitalen  
Version in Deutsch  
und Englisch





„Landgang ist seit der Antike ein anerkanntes Recht der Seeleute und auch heute in internationalen Übereinkommen wie der Maritime Labour Convention oder der FAL-Konvention verankert.“

## VORWORT

**L**andgang ist für Seeleute weit mehr als freie Zeit – er ist ein zentraler Bestandteil fairer Lebens- und Arbeitsbedingungen. Diese Befragung zeigt auf, wo Landgang möglich ist, warum er verhindert wird und wie Seeleute ihn tatsächlich nutzen. Damit wollen wir ein aktuelles Bild zeichnen, Probleme sichtbar machen und Ansatzpunkte für Verbesserungen aufzeigen.

Die Deutsche Seemannsmission engagiert sich seit 140 Jahren für Seeleute und erreicht mit ihren Mitarbeitenden jährlich über 120.000 von ihnen in 17 deutschen Häfen sowie an 15 internationalen Standorten. Sie hören hin und hören zu.

Als Mitglied der International Christian Maritime Association (ICMA) ist die Deutsche Seemannsmission Teil eines weltweiten Netzwerks von hunderten Seemannsmissionen und Seefahrerzentren, die Seeleute konfessionsübergreifend rund um den Globus unterstützen.

Dabei wird deutlich, wie wichtig Landgang ist – und welche Belastungen entstehen, wenn er verwehrt wird. Die Gründe, warum Seeleuten nicht an Land gehen können, sind vielfältig: in einigen Häfen sind es

Regierung oder Behörden, woanders private Terminals. Oft liegt es auch an fehlenden oder teuren Transportmöglichkeiten, zu kurzen Liegezeiten der Schiffe oder schlicht an zu abgelegenen Häfen.

Dabei ist Landgang seit der Antike ein anerkanntes Recht der Seeleute und heute in internationalen Übereinkommen wie der Maritime Labour Convention oder der FAL-Konvention verankert.

Er ist von großer Bedeutung für die physische, psychische und seelische Gesundheit, für stabile Lieferketten sowie für die Einhaltung von Menschenrechten und Nachhaltigkeitsstandards. Wer globalen Handel sichern will, muss die Rechte derjenigen achten, die ihn tragen.

Unser Dank gilt allen, die zur Durchführung dieser Befragung beigetragen haben, insbesondere Anita Haehnel und Jörn Hille sowie den vielen haupt- und ehrenamtlich Beteiligten, die weltweit im Einsatz waren. Ein besonderer Dank gilt den Seeleuten, die mitgemacht haben!

Matthias Ristau  
Generalsekretär Deutsche Seemannsmission

# INHALT

## 5 ZUSAMMENFASSUNG

## 8 EINLEITUNG

## 10 DEMOGRAFIE

- 10 Beteiligte Stationen
- 11 Stationsverteilung und Befragungsort
- 12 Schiffstypen
- 13 Schiffsflaggen
- 14 Altersgruppen und Geschlechterverteilung
- 15 Ränge und Abteilungen
- 16 Staatsangehörigkeit

## 17 EXKURS

SPOTLIGHT – Seeleute aus Asien:  
Bedeutung und Herausforderungen von  
Arbeitsmigration

## 18 ARBEITSBEDINGUNGEN

- 18 Laufzeit der aktuellen Verträge
- 19 Wohlbefinden und aktuelle Bordzeit

20 SPOTLIGHT – Landgang:  
mehr als nur eine Arbeitspause

## 21 SCHWERPUNKT LANDGANG

- 21 Landgang im aktuellen Hafen
- 22 Zeitpunkt des letzten Landgangs
- 23 Dauer des letzten Landgangs
- 24 Verweigerung des Landgangs
- 25 Vorlieben beim Landgang

26 SPOTLIGHT – Zwischen Schiff und Stadt:  
Landgang in Santos erleben



## 27 SCHWERPUNKT LANDGANG

- 27 Dauer des letzten Landgangs nach Schiffstyp
- 28 Zeitpunkt des letzten Landgangs nach Schiffstyp
- 29 Zeitpunkt des letzten Landgangs nach Rang
- 30 Bordzeit und letzter Landgang
- 31 Bordzeit und Landgangsdauer
- 32 Letzter Landgang und Landgangsdauer
- 32 Schwerpunkt Landgang – die Zusammenfassung

## 33 VERBESSERUNG DES LANDGANGS

- 33 Verbesserungsvorschläge für den Landgang
- 34 Verbesserungsvorschläge – die TOP 5
- 35 Verbesserungsvorschläge für den Landgang  
nach Rang

## 36 AUSBLICK

## 37 METHODIK

## 38 GLOSSAR

## 39 DER FRAGEBOGEN



# ZUSAMMENFASSUNG

## *Warum diese Befragung?*

Landgang ist für Seeleute weit mehr als freie Zeit. Er bedeutet Erholung, soziale Teilhabe, Kontakt zur Außenwelt und oft auch die Möglichkeit, alltägliche Dinge wie Einkäufe zu erledigen, freies WLAN zu nutzen oder eine Runde Billard zu spielen. Gleichzeitig zeigen Erfahrungen aus der Arbeit der Deutschen Seemannsmission, dass Landgang weltweit vielerorts erschwert oder nur eingeschränkt möglich ist. Vor diesem Hintergrund führten wir im März 2026 in 16 Stationen eine internationale Befragung mit

über 1.300 Seeleuten durch. Von diesen gingen 1.199 Datensätze von Personen im Geltungsbereich der Maritime Labour Convention (MLC) in die Analyse ein. Ziel war es, Möglichkeiten und Einschränkungen von Landgang aus Sicht der Seeleute sichtbar zu machen. Die Ergebnisse zeigen deutlich: Landgang ist grundsätzlich häufig möglich, bleibt in der Praxis jedoch oft kurz, organisatorisch schwierig oder mit Hürden verbunden.



## Zentrale Ergebnisse

### 1. Landgang ist grundsätzlich möglich – aber oft nur eingeschränkt

Die große Mehrheit der befragten Seeleute gab an, dass Landgang im aktuellen Hafen grundsätzlich möglich sei.

Gleichzeitig zeigen die Ergebnisse, dass die tatsächliche Nutzung von Landgang häufig durch strukturelle Hindernisse eingeschränkt wird. Besonders kurze Liegezeiten, Sicherheitsvorgaben, hohe Arbeitsbelastung sowie fehlende Transportmöglichkeiten erschweren vielen Seeleuten den Zugang zu erholsamem Landgang.

### 2. Die wichtigsten Gründe für verweigerten Landgang

Die Ergebnisse verdeutlichen, dass Landgangsprobleme selten nur individuelle Einzelfälle darstellen. Vielmehr wirken administrative, organisatorische und betriebliche Faktoren zusammen. Besonders moderne Hafenstrukturen mit großen Distanzen innerhalb der Terminals sowie strenge Sicherheitsregelungen erschweren vielerorts den Zugang zum Landgang.

### 3. Viele Seeleute haben nur selten oder sehr kurz Landgang

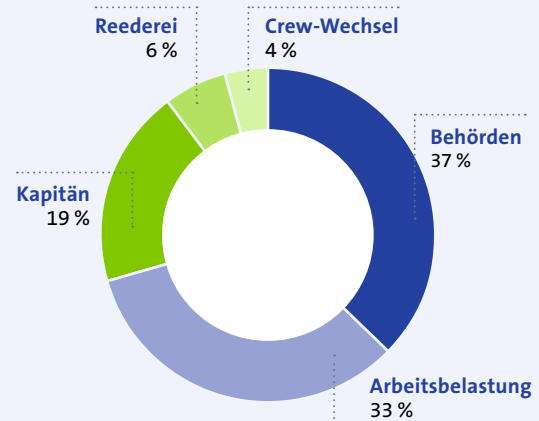
Auch der Zeitpunkt des letzten Landgangs zeichnet ein problematisches Bild: Besonders auffällig ist, dass ein relevanter Teil der Seeleute seit mehreren Wochen oder Monaten keinen Landgang mehr hatte. Gleichzeitig berichteten viele Seeleute, dass kurze Aufenthalte häufig kaum Erholungswert besitzen, da ein großer Teil der Zeit für Wege, Sicherheitskontrollen oder notwendige Besorgungen genutzt wird. Die Befragung zeigt zudem, dass Landgang häufig nur für wenige Stunden möglich ist. Die meisten Seeleute berichteten von Landgängen zwischen einer und vier Stunden. Längere Erholungsphasen an Land blieben die Ausnahme.

Für **89%**  
der Seeleute  
ist Landgang  
möglich!



#### GRÜNDE FÜR LANDGANGSVERWEIGERUNG IM AKTUELLEN HAFEN

(ohne „keine Angabe, Ja“; n=67)



>> Seite 21 und 24

MEDIANER ZEITPUNKT  
DES LETZTEN  
LANDGANGS

1x



LANDGANGSDAUER  
IM MEDIAN



>> Seite 22 f.

#### 4. Landgang bedeutet soziale Teilhabe und Normalität

Die Ergebnisse zeigen deutlich, dass Landgang weit über Freizeit hinausgeht. Für viele Seeleute bedeutet er Kontakt zur Außenwelt, Abstand vom Arbeitsalltag sowie die Möglichkeit, soziale Beziehungen außerhalb der eigenen Besatzung zu erleben.

Besonders die hohe Bedeutung von Seemannsclubs unterstreicht deren wichtige soziale und unterstützende Funktion in internationalen Häfen.

» Seite 25

#### 5. Seeleute haben konkrete Verbesserungsvorschläge

40 % der befragten Seeleute beschrieben sehr klar, welche Maßnahmen Landgang verbessern könnten. Besonders häufig wurden bessere Transportmöglichkeiten zwischen Hafenanlagen und Stadtbereichen genannt. Viele Seeleute beschrieben lange Wege, fehlende Shuttle-Angebote oder hohe Kosten als zentrale Hindernisse.

Die Ergebnisse zeigen zugleich, dass viele Probleme lösbar erscheinen. Verbesserungen im Bereich Transport, Zeitmanagement und sozialer Infrastruktur könnten bereits spürbare Auswirkungen auf Erholung und Wohlbefinden von Seeleuten haben.

» Seite 33f.

### Fazit

Die Befragung macht deutlich, dass Landgang ein wichtiger Bestandteil menschenwürdiger Arbeitsbedingungen in der internationalen Schifffahrt ist. Obwohl Landgang grundsätzlich häufig möglich erscheint, verhindern praktische und strukturelle Hürden vielerorts eine tatsächliche Erholung.

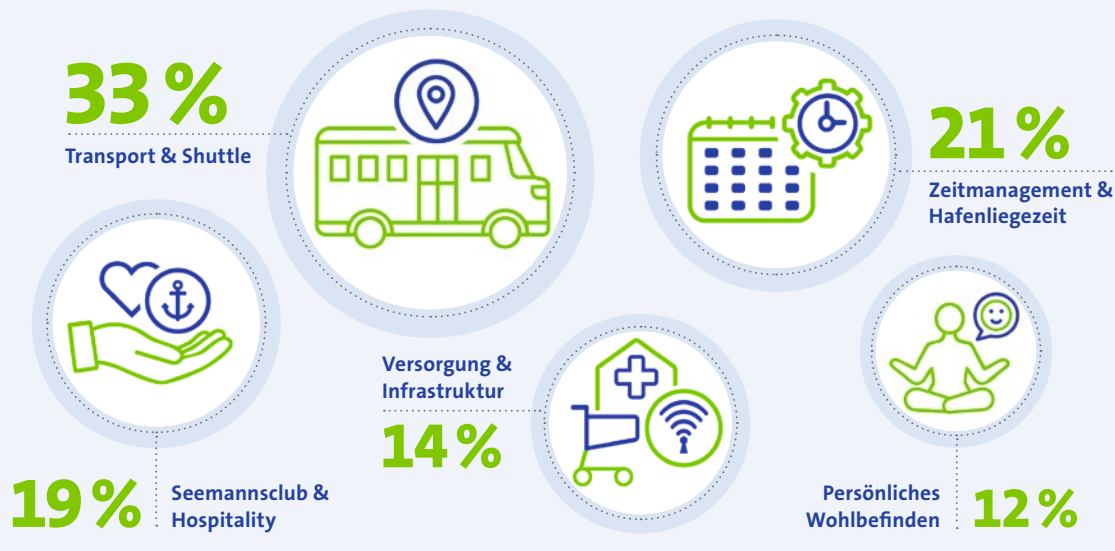
Seeleute nehmen ihre Situation sehr differenziert wahr und haben konkrete Vorstellungen davon, wie ihre Landgänge verbessert werden könnten. Gleichzeitig werden sie im öffentlichen Bewusstsein, als die Menschen, die die globalen Lieferketten tragen, häufig kaum wahrgenommen.

*Die Deutsche Seemannsmission verbindet mit dieser Befragung die Hoffnung, die Perspektiven von Seeleuten stärker sichtbar zu machen und den Dialog über faire Arbeitsbedingungen, Erholung und soziale Teilhabe sowohl auf regionaler als auch auf internationaler Ebene weiter zu fördern.*

TOP  
5

#### VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE

(ohne „keine Angabe, alles gut/keine Vorschläge, Sonstiges“; n=404)





# EINLEITUNG

Die Deutsche Seemannsmission begegnet in ihrer täglichen Arbeit immer wieder Seeleuten, für die Landgang nur eingeschränkt oder gar nicht möglich ist. Dabei wird deutlich, wie wenig die Lebens- und Arbeitsrealität der rund 1,8 Millionen Seeleute weltweit im öffentlichen Bewusstsein präsent ist – ein Phänomen, das häufig als „sea blindness“ bezeichnet wird. Obwohl etwa 90 % des Welthandels über den Seeweg transportiert werden, bleiben die Menschen hinter den globalen Lieferketten oft unsichtbar. Seeleute leben über Monate hinweg an ihrem Arbeitsplatz und verfügen dabei häufig nur eingeschränkt über Möglichkeiten zur Erholung, sozialen Teilhabe oder räumlichen Distanz zum Arbeitsalltag.

Vor diesem Hintergrund führte die Deutsche Seemannsmission im März 2026 eine internationale Befragung zum Thema Landgang an 16 Standorten durch. Innerhalb eines Zeitraums von 14 Tagen wurden insgesamt rund 1.300 Seeleute in deutschen und internationalen Häfen befragt. Ziel der Erhebung war es, ein aktuelles Bild der tatsächlichen Möglichkeiten, Einschränkungen und Bedeutungen von Landgang aus Sicht der Seeleute selbst zu gewinnen. Gleichzeitig war es uns wichtig, Seeleute als Expertinnen und Experten ihrer eigenen Lebens- und Arbeitssituation wahrzunehmen und ihre konkreten Verbesserungsvorschläge sichtbar zu machen.

Die Befragungen wurden von haupt- und ehrenamtlich Mitarbeitenden der Deutschen Seemannsmission durchgeführt und fanden sowohl an Bord von Schiffen als auch in Seemannsclubs und anderen Einrichtungen für Seeleute statt. Die Befragung wurde in englischer Sprache und mithilfe von Papierfragebögen durchgeführt.

Besonderen Wert legten wir auf Vertraulichkeit und Anonymität. Die Teilnahme war freiwillig, personenbezogene Daten wurden nicht erhoben. Viele Seeleute sprechen nur zurückhaltend über Belastungen oder

Probleme an Bord, insbesondere wenn sie negative Konsequenzen für ihr Arbeitsverhältnis befürchten. Ein vertrauensvoller Rahmen war daher eine zentrale Voraussetzung für die Durchführung der Befragung.

Bei der Auswertung und Kategorisierung der Daten, insbesondere in der Zweitanalyse, wurden bewusst praxisnahe Einteilungen gewählt. So erfolgte beispielsweise eine Unterscheidung zwischen Landgängen unter bzw. über vier Stunden sowie zwischen kürzeren und längeren Zeiträumen ohne Landgang. Ziel war es, die Ergebnisse nicht ausschließlich statistisch, sondern möglichst nah an den tatsächlichen Lebens- und Arbeitsbedingungen von Seeleuten auszuwerten.

Mit dieser Befragung verbindet die Deutsche Seemannsmission die Hoffnung, die aktuelle Debatte über Landgang, Arbeitsbedingungen und das Wohlergehen von Seeleuten konstruktiv zu bereichern. Die Ergebnisse sollen dazu dienen, die Perspektiven von Seeleuten stärker sichtbar zu machen und den Dialog zwischen Häfen, Reedereien, Behörden, Gewerkschaften und sozialen Organisationen sowohl auf regionaler als auch auf internationaler Ebene weiter zu fördern.



Seeleute während der Befragung in einem Seemannsclub

## Beteiligte Stationen der Deutschen Seemannsmission



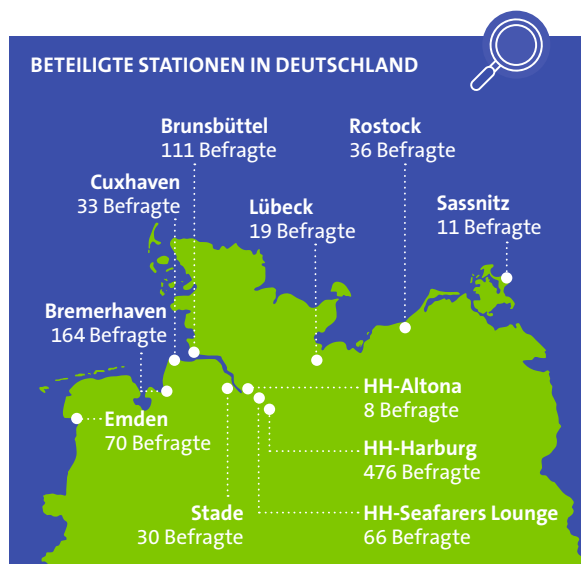
### INTERPRETATION

Insgesamt beteiligten sich an der freiwilligen Umfrage 16 Stationen der Deutschen Seemannsmission. Die meisten ausgefüllten Fragebögen entfallen auf HH-Harburg (40 %), gefolgt von Bremerhaven (14 %) und Brunsbüttel (9 %). Weitere deutsche, europäische und internationale Standorte sind mit geringeren Anteilen vertreten. Insgesamt zeigen die Daten eine breite geografische Streuung bei gleichzeitig klarer Konzentration auf einzelne Standorte.

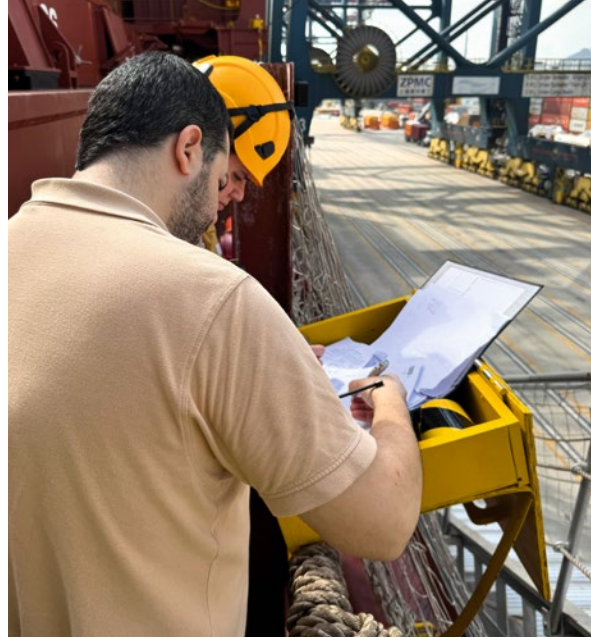
#### STATIONEN (in %)

<b>Deutschland</b>	
Bremerhaven	14
Brunsbüttel	9
Cuxhaven	3
Emden	6
HH-Altona	1
HH-Harburg	40
HH-Seafarers Lounge	6
Lübeck	2
Rostock	3
Sassnitz	1
Stade	3
<b>Niederlande</b>	
Amsterdam	2
<b>Belgien</b>	
Antwerpen	3
<b>Nord- und Südamerika</b>	
New York	5
Panama	1
Santos/Brasilien	3

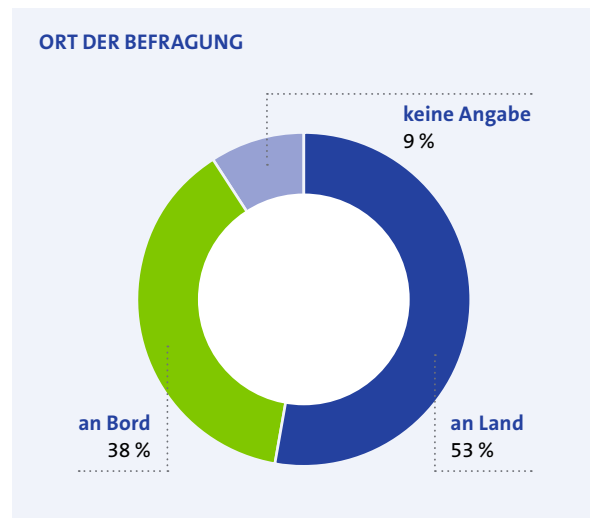
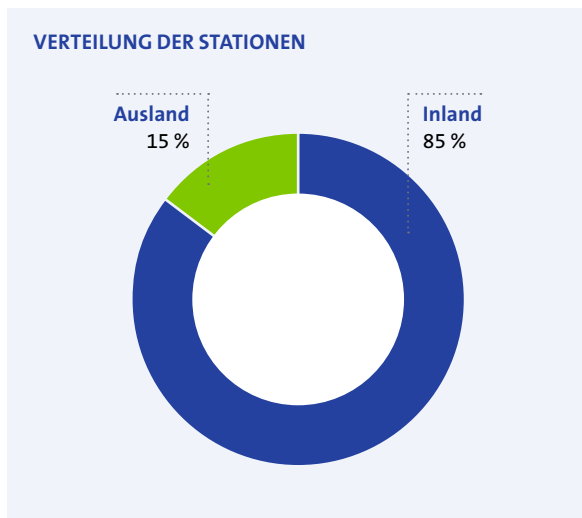
#### BETEILIGTE STATIONEN IN DEUTSCHLAND



Seeleute während  
der Befragung an  
Bord eines Schiffes



## Stationsverteilung und Befragungsort



## INTERPRETATION

### Verteilung Stationen

Grundsätzlich spielen die geographischen Gegebenheiten vor Ort und die Art der Ladung eines Schiffes bei der Möglichkeit einer Befragung von Seeleuten eine große Rolle.

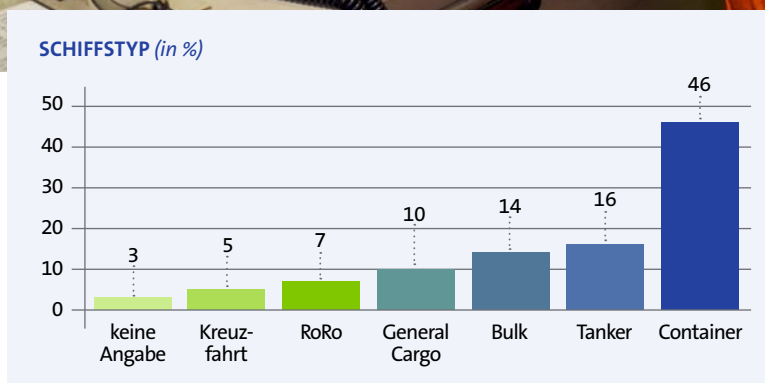
Die nominalen Anteile der Stationen im Inland (n=1024) stehen im Verhältnis zu der Größe der jeweiligen Station was die Anzahl der haupt- bzw. ehrenamtlichen Mitarbeitenden vor Ort betrifft. Außerdem beeinflusst die Anzahl der Schiffsanläufe des Hafens auch die Anzahl der durchgeführten Befragungen an einem Standort.

Bei den Auslandsstationen (n=175) wurde die Befragung häufig von einem hauptamtlichen Mitarbeitendem im Rahmen der regulären Arbeit durchgeführt. Zusätzlich sind die Zugänge zu den Seeleuten und deren Schiffen deutlich aufwendiger im Vergleich zum Inland. Insgesamt lässt sich mit über 90 % eine deutliche Eurozentrierung der Ergebnisse erwarten.

### Ort der Befragung

Die Befragungen wurden in Rahmen der Tätigkeit der Haupt- bzw. Ehrenamtlichen im Namen der Deutschen Seemannsmission durchgeführt, sowohl in den Stationen bzw. Seemannsclubs selbst, als auch im Rahmen von Bordbesuchen während ein Schiff im Tätigkeitsbereich der örtlichen Station anlag. Die höhere Anzahl von Befragungen an Land (n=635) gegenüber denen an Bord (n=457) erklärt sich daraus, dass nicht alle Stationen personell für Bordbesuche ausgestattet sind oder die örtlichen Bedingungen solche Besuche nicht zulassen. Bei 107 Fragebögen fehlten diese Angabe.

## Schiffstypen



### INTERPRETATION

Die Mehrheit der befragten Seeleute fuhr zum Zeitpunkt der Befragung auf Containerschiffen (n = 550), Tankern (n = 187) oder Bulks (n = 165), ein geringerer Anteil auf General Cargo Schiffen (n = 116), Kreuzfahrtschiffen (n = 64) oder RoRo-Schiffen (n = 86). 31 Seeleute machten dazu keine Angabe. Die hohe Anzahl an Containerschiffen ist bedingt durch die große Beteiligung der Stationen Bremerhaven und

Hamburg-Harburg, wo die Seemannsclubs im direkten Umfeld der Containerterminals liegen. Die kleine Anzahl der befragten Seeleute von Kreuzfahrtschiffen erklärt sich im Wesentlichen durch die saisonal bedingten geringen Anläufe im Befragungszeitraum.

# Schiffsflaggen

**TOP 10**

DER INSGESAMT 39  
ERFASSTEN FLAGGEN

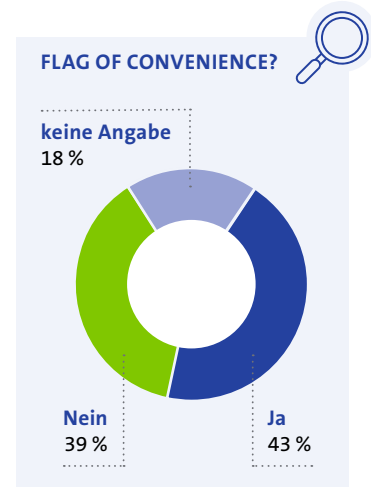


## INTERPRETATION

### Die Schiffsflaggen

Da die Arbeitsbedingungen von Seeleuten in der internationalen Seeschifffahrt maßgeblich von dem Staat abhängen, in dem ein Schiff registriert ist, ist die Erhebung der Flagge, unter der die Seeleute aktuell fahren, von besonderem Interesse. Insgesamt wurden 39 verschiedene Schiffsflaggen erfasst, 211 Seeleute machten keine Angabe zu der Flagge ihres Schiffes. Am häufigsten wurden Schiffe unter liberianischer Flagge erfasst (n=197), gefolgt von Portugal (n=89) und Panama (n=88). Danach liegen Malta (n=72), Dänemark (n=61) und Deutschland (n=60) dicht beieinander und wird gefolgt von Italien (n=56), Zypern (n=53), Polen (n=45) und Marshall Islands (n=44). Die übrigen 29 Schiffsflaggen sind in der Kategorie „Sonstige“ mit insgesamt 223 Nennungen zusammengefasst. Der international vergleichsweise relativ hohe Anteil an EU-Flaggen erklärt sich dadurch, dass die Befragung überwiegend in Europa stattfand.

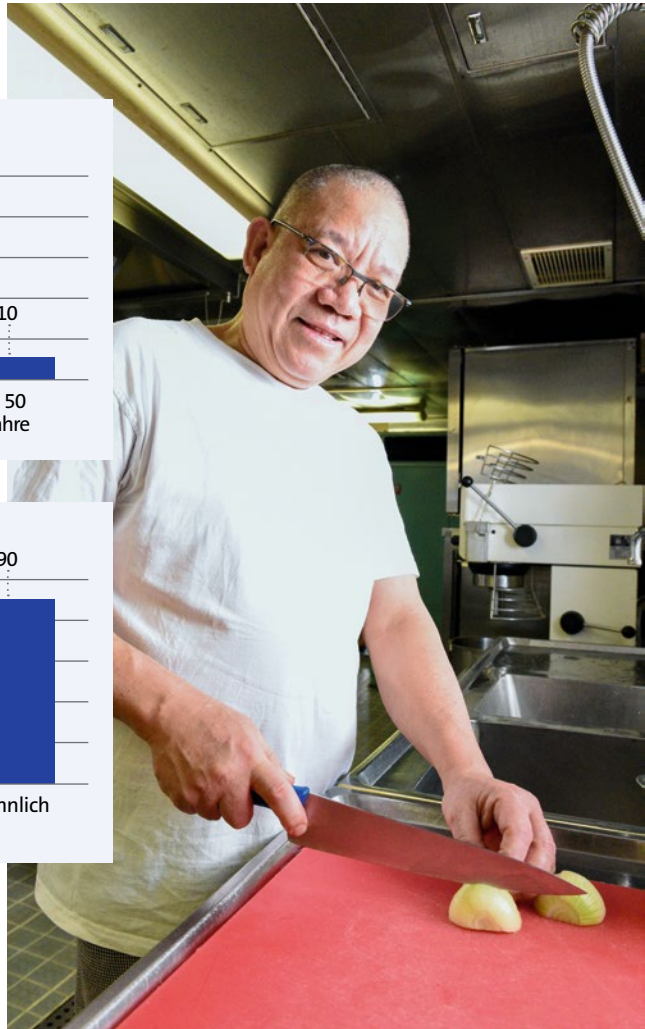
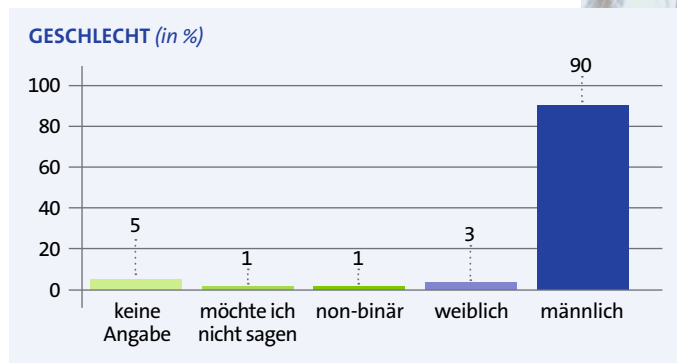
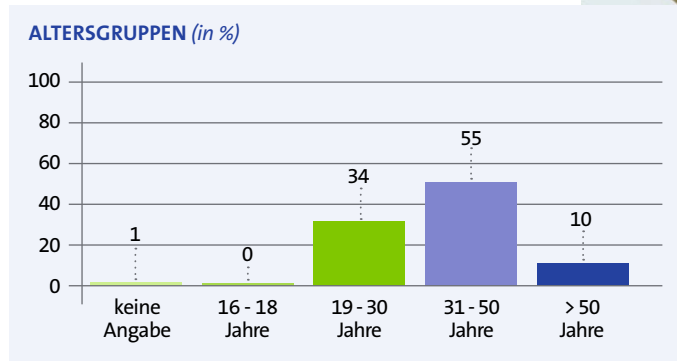
SCHIFFSFLAGGEN (in %)	
Liberia	16
Portugal	7
Panama	7
Malta	6
Dänemark	5
Deutschland	5
Italien	5
Zypern	4
Polen	4
Marshallinseln	4
Sonstige	19
keine Angabe	18



### Anteil der Flags of Convenience (FoC)

Bei genauerer Betrachtung der Gesamtzahl (n=1.199) zeigt sich, dass mit n=520 die Mehrheit der erhobenen Flaggen nach Angaben der International Transport Workers' Federation (ITF) als Flags of Convenience (FoC), sogenannte „Billigflaggen“, eingestuft werden kann. Die deutsche Schiffsflagge wurde aufgrund ihrer nicht eindeutigen Einordnung im Zusammenhang mit dem Internationalen Seeschifffahrtsregister (ISR) nicht als FoC klassifiziert. In Verbindung mit dem hohen Anteil an EU-Flaggen ergibt sich eine im internationalen Vergleich hohe Zahl nicht als FoC klassifizierter Flaggen (n=468).

## Altersgruppen und Geschlechterverteilung



### INTERPRETATION

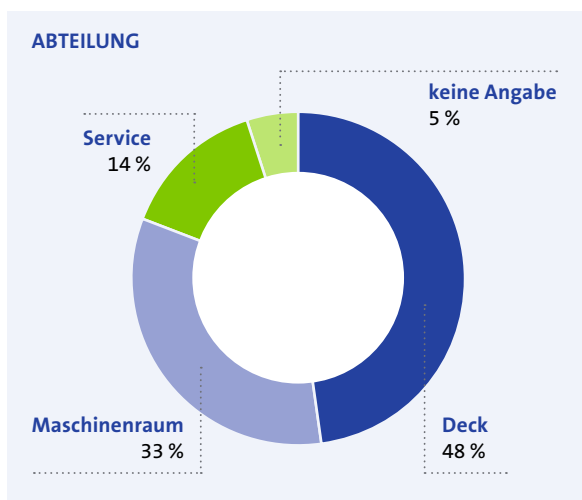
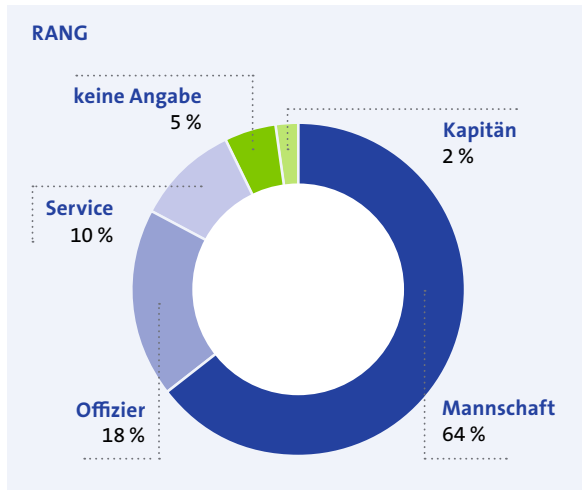
#### Altersgruppen

Die Altersverteilung der Befragten zeigt, dass die größte Gruppe mit  $n=657$  auf die Alterskategorie von 31 bis 50 Jahre entfällt. Es folgt die Gruppe der 19- bis 30-Jährigen mit  $n=408$ . Personen über 50 Jahre sind mit  $n=117$  vertreten, während die jüngste Altersgruppe von 16 bis 18 Jahren mit  $n=3$  kaum ins Gewicht fällt. Für 14 der befragten Seeleute liegen keine Angaben vor. Wir gehen davon aus, dass die Anzahl an Seeleuten, die in einem späteren Lebensabschnitt in die Seefahrt einsteigen eher gering ist und mit dem Alter die Berufserfahrung steigt. Insgesamt entspricht die erhobene Altersverteilung dem in unserem Alltag Erlebten.

#### Geschlecht

Hinsichtlich des Geschlechts zeigt sich eine deutliche Dominanz männlicher Befragter ( $n=1.078$ ). Weibliche Personen sind mit  $n=42$  vertreten und jeweils  $n=6$  der Befragten ordnen sich als non-binär ein oder möchten keine Angabe machen. 67 Seeleute machten keine Angaben zum Geschlecht. Diese Ergebnisse sind vor dem Hintergrund zu betrachten, dass in der Handelsschiffahrt überwiegend männliche, in der Kreuzschiffahrt hingegen vergleichsweise mehr weibliche Seeleute tätig sind.

## Ränge und Abteilungen



### INTERPRETATION

Eine Aufschlüsselung nach Rang sowie Abteilung an Bord erschien uns sinnvoll, da sich die Arbeitsbedingungen mitunter deutlich unterscheiden. Zu berücksichtigen ist ferner, dass der Servicebereich überwiegend Seeleute auf Kreuzfahrtschiffen umfasst, deren Aufgaben primär in der Betreuung und Unterhaltung der Kreuzfahrtgäste liegen.

#### Rang an Bord

Die Verteilung der Ränge an Bord zeigt, dass mit  $n=770$  die Mehrheit der Befragten der Mannschaft zuzuordnen ist. Es folgen Offiziere mit  $n=220$  sowie der Servicebereich mit  $n=125$ . Kapitäne sind mit  $n=28$  erwartungsgemäß nur in geringer Zahl vertreten. Für 56 befragte Seeleute liegen keine Angaben vor. Insgesamt deutet die hohe Fallzahl im Bereich Mannschaft darauf hin, dass die Ergebnisse maßgeblich durch nichtleitende Positionen geprägt sind.

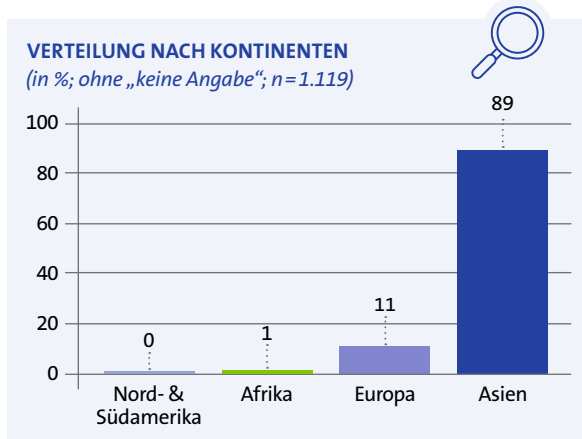
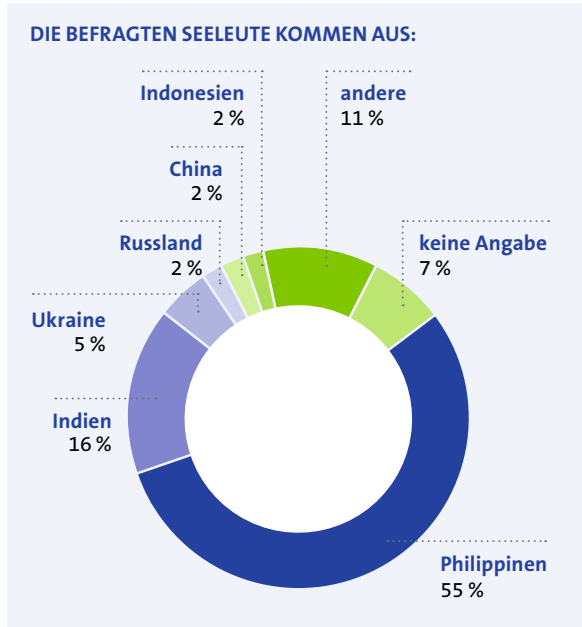
#### Abteilung an Bord

Auch bei der Abteilungszugehörigkeit dominiert mit  $n=575$  der Decksbereich, gefolgt vom Maschinenraum mit  $n=396$ . Der Servicebereich ist mit  $n=167$  deutlich geringer vertreten, während  $n=5$  als unbekannt kategorisiert wurden. Für  $n=56$  fehlen Angaben. Die Verteilung zeigt, dass die Daten vor allem die Perspektiven von Seeleuten aus dem Decks- und Maschinenbereich widerspiegeln.



Seeleute bei der Arbeit an Bord eines Schiffes

## Staatsangehörigkeit



## INTERPRETATION

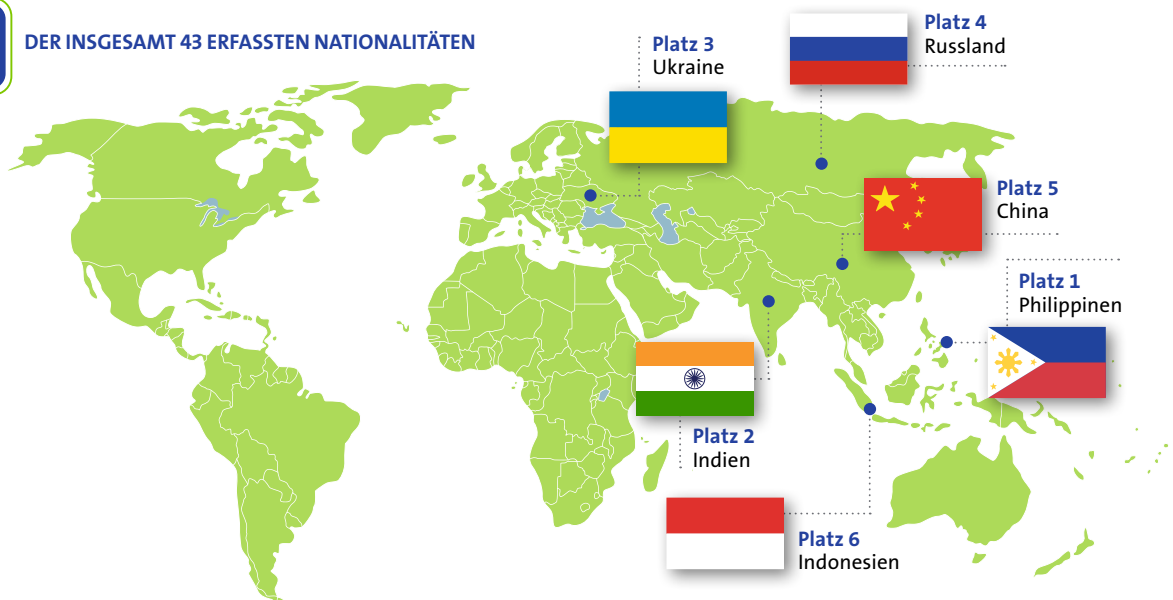
### Staatsangehörigkeit

Die Auswertung der Staatsangehörigkeiten zeigt eine klare Dominanz einzelner Herkunftsländer. Mit n=662 stellt die philippinische Staatsangehörigkeit die mit Abstand größte Gruppe dar. Es folgen Indien (n=189) sowie die Ukraine mit n=54. Weitere vertretene Nationalitäten sind Russland (n=28), China (n=25) und Indonesien (n=24). Darüber hinaus verteilen sich 137 Befragte auf weitere 37 Nationalitäten, während für 80 Seeleute keine Angaben vorliegen. Insgesamt zeigt sich damit eine starke Konzentration auf wenige zentrale Herkunftsländer, insbesondere auf die Philippinen. Dies dürfte vor allem auf den europäischen Kontext der Erhebung sowie die damit verbundenen bevorzugten Rekrutierungsregionen der Crewing-Agenturen zurückzuführen sein.

### Staatsangehörigkeit nach Kontinenten

Die Betrachtung nach Kontinenten (ohne fehlende Angaben, n=1.119) verdeutlicht diese Verteilung zusätzlich: Mit n=970 stammt die große Mehrheit der Befragten aus Asien. Europa ist mit n=128 deutlich geringer vertreten, während Amerika (n=5) und Afrika (n=16) nur eine marginale Rolle spielen. Die Ergebnisse weisen somit klar darauf hin, dass die Stichprobe in erster Linie von asiatischen Seeleuten geprägt ist.

**TOP 6** DER INSGESAMT 43 ERFASSTEN NATIONALITÄTEN





Maschinist bei der Arbeit  
an Bord eines Schiffes

**SPOT  
LIGHT**

## Seeleute aus Asien: Bedeutung und Herausforderungen von Arbeitsmigration

Von Anita Haehnel, Projekt „Fair übers Meer – Für faire Lebens- und Arbeitsbedingungen auf See“

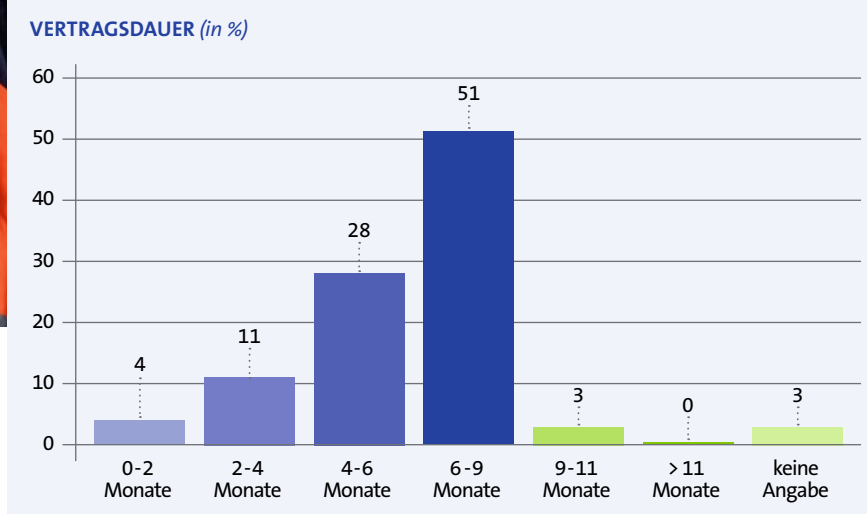
**D**ie meisten Seeleute stammen heute aus Asien, vor allem von den Philippinen, aus Indien oder China. Asien ist damit das wichtigste Rekrutierungsgebiet der weltweiten Schifffahrt. Das hat finanzielle und wirtschaftliche Gründe: In vielen Ländern dort ist die Seefahrt ein etablierter Berufsweg und bietet den Menschen ein Einkommen und Aufstiegschancen. Für viele Seeleute ist die Arbeit an Bord eng mit der finanziellen Verantwortung für ihre Familien verbunden.

In vielen Herkunftsländern prägen Höflichkeit, Zurückhaltung und ein starker Fokus auf Harmonie den Umgang miteinander. Das kann auch die Kommunikation an Bord beeinflussen: Aussagen wie „alles okay“ sind nicht immer rein wörtlich zu verstehen, sondern können auch Höflichkeit, Anpassung oder den Wunsch widerspiegeln, Probleme nicht offen anzusprechen.

Arbeitsmigration ist für die Schifffahrt unverzichtbar. Der globale Warenverkehr funktioniert nur, weil Reedereien auf Arbeitskräfte aus unterschiedlichen Regionen zugreifen können. Ohne diese Form der Migration wäre die heutige Schifffahrt personell kaum aufrechtzuerhalten. Die sozialen Kosten sind jedoch hoch: Trennung von der Familie, unsichere Arbeitsbedingungen, fehlender Landgang und eine teils unzureichende Durchsetzung ihrer Rechte belasten viele Seeleute.

Arbeitsmigration ist daher nicht nur ein ökonomischer Faktor, sondern auch eine soziale und menschenrechtliche Frage. Die Schifffahrt ist auf mobile Arbeitskräfte angewiesen – und trägt zugleich Verantwortung dafür, dass diese unter fairen und würdigen Bedingungen arbeiten können.

## Laufzeit der aktuellen Verträge



### INTERPRETATION

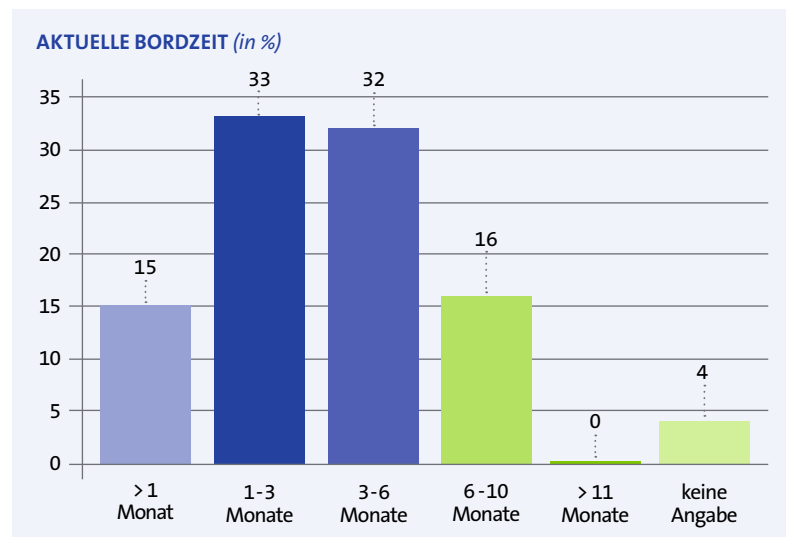
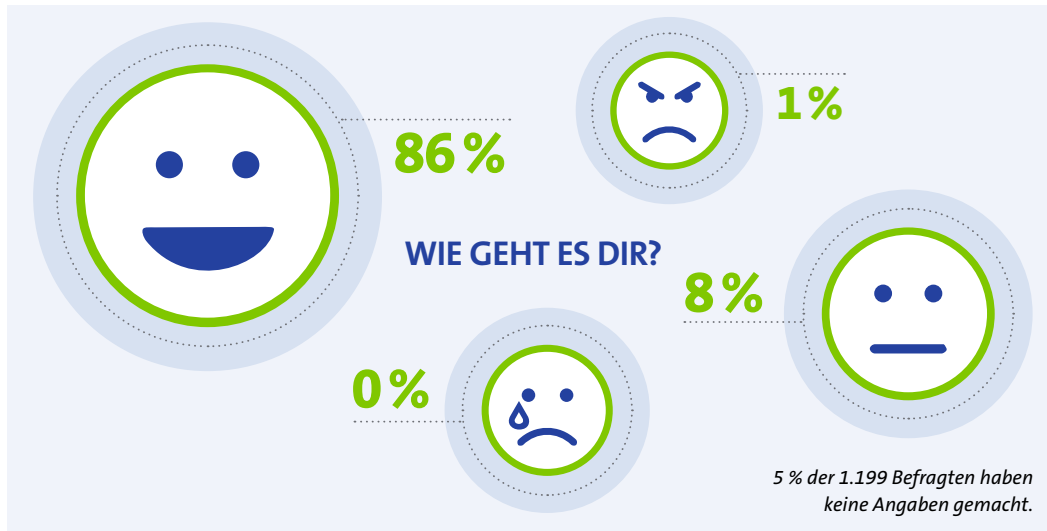
#### Aktuelle Vertragslaufzeit

Mit  $n = 690$  stellt die Kategorie der Vertragslaufzeiten von 6 bis 9 Monaten die größte Gruppe dar. Es folgt die Dauer von 4 bis 6 Monaten mit  $n = 333$ . Kürzere Verträge sind deutlich seltener vertreten: Für Laufzeiten von 2 bis 4 Monaten wurden  $n = 132$  erfasst, für 0 bis 2 Monate lediglich  $n = 51$ . Längere Vertragszeiten von 9 bis 11 Monaten ( $n = 37$ ) sowie von mehr als 11 Monaten ( $n = 4$ ) spielen dagegen nur eine untergeordnete Rolle. Für 32 Seeleute lagen keine Angaben zur Vertragsdauer vor.

Die Verteilung der aktuellen Vertragslaufzeiten zeigt eine deutliche Konzentration auf mittlere bis lange Einsatzzeiten: Rund 74 % der befragten Seeleute befinden sich in Verträgen mit einer Dauer von 6 Monaten bis hin zum rechtlich zulässigen Maximum von 11 Monaten und 30 Tagen. Dies weist auf ein strukturelles Problem der maritimen Arbeitswelt, in der lange Vertragslaufzeiten nach wie vor die Regel sind.

Rückmeldungen der Seeleute zeigen, dass Einsätze von mehr als fünf bis sechs Monaten häufig mit erheblichen psychischen, seelischen und körperlichen Belastungen verbunden sind. Viele Befragte berichten, im Verlauf der langen Einsatzzeiten nur noch „zu funktionieren“ und ihre Arbeit nicht mehr mit derselben Konzentration und Leistungsfähigkeit wie zu Beginn ausführen zu können. Hinzu kommt, dass viele Seeleute über Monate hinweg ohne regelmäßige freie Tage sowie ohne Urlaubs- oder Erholungsphasen arbeiten. Die Kombination aus dauerhafter Arbeitsbelastung und langer Trennung von Familie und sozialem Umfeld verstärkt die Belastung zusätzlich und stellt eine in Europa kaum vergleichbare Arbeitssituation dar.

## Wohlbefinden und aktuelle Bordzeit



### INTERPRETATION

#### Aktuelle Bordzeit

Die Verteilung der aktuellen Bordzeit zeigt, dass sich die Mehrheit der Befragten in einer frühen bis mittleren Phase ihres Bordaufenthalts befindet. Die größten Gruppen entfallen auf Personen mit einer Bordzeit von 1 bis 3 Monaten ( $n=391$ ) sowie 3 bis 6 Monate ( $n=387$ ). Damit umfasst der überwiegende Teil der Stichprobe Personen, die sich seit maximal sechs Monaten an Bord befinden.

Eine vergleichsweise kleinere Gruppe weist eine sehr kurze Bordzeit von höchstens einem Monat auf ( $n=174$ ), während Personen mit längerer Bordzeit von 6 bis 10 Monaten mit  $n=194$  vertreten sind.

Überlange Bordzeiten spielen in der vorliegenden Stichprobe hingegen kaum eine Rolle, da lediglich  $n=3$  angaben, sich seit 11 Monaten oder länger an Bord zu befinden. Zusätzlich lagen für 50 Seeleute keine Angaben vor. Die Ergebnisse deuten darauf hin, dass die Stichprobe überwiegend aus Personen besteht, die sich noch in einer relativ frühen Phase ihres Bordaufenthalts befinden. Dies könnte darauf hindeuten, dass Erfahrungen, Belastungen oder Anpassungsprozesse vor allem aus der Perspektive von Personen mit kürzerer bis mittlerer Bordzeit erfasst werden, während Langzeiterfahrungen nur eingeschränkt repräsentiert sind.

# Landgang: mehr als nur eine Arbeitspause

Von Pastor Amelito Bag-o (Mitarbeiter des Ökumenenwerks der Nordkirche und Hafenseelsorger bei der Bordbetreuung im Hamburger Hafen)

Als Hafenseelsorger habe ich erkannt, wie wichtig Landgang für Seeleute ist. Das Leben an Bord eines Schiffes folgt oft einem gleichförmigen Tagesablauf – zwischen Kammer, Arbeitsplatz und Messe. Nach langen Wochen oder Monaten auf See kann sich diese Routine allmählich wie eine Gefangenschaft anfühlen. Landgang ist deshalb mehr als nur eine Arbeitspause, er ist ein Moment der Freiheit, der Erneuerung und der Würde.

**D**er Druck an Bord kann durch lange Arbeitszeiten, Heimweh, Erschöpfung und die Isolation von Familie und Gesellschaft überwältigend werden. An Land zu gehen ermöglicht es ihnen, durchzuatmen, zur Ruhe zu kommen und wieder Anschluss an das Leben außerhalb des Schiffes zu finden. Es hilft ihnen auch, ihre Gedanken und Gefühle, wenn auch nur für kurze Zeit, aus der gewohnten Bordroutine zu lösen. Dieser kurze Tapetenwechsel kann ihren Geist erfrischen und ihnen neue Kraft geben, bevor sie zu ihren Aufgaben zurückkehren. Schon ein einfacher Spaziergang, ein herzliches Gespräch, der Besuch eines Gottesdienstes oder ein friedlicher Moment an Land können sie daran erinnern, dass sie nicht nur als Arbeitskräfte, sondern auch als Menschen, die nach dem Ebenbild Gottes geschaffen sind, geschätzt werden.

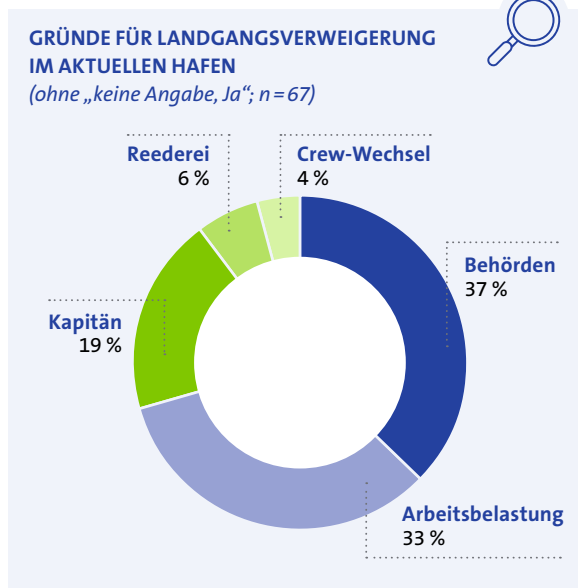
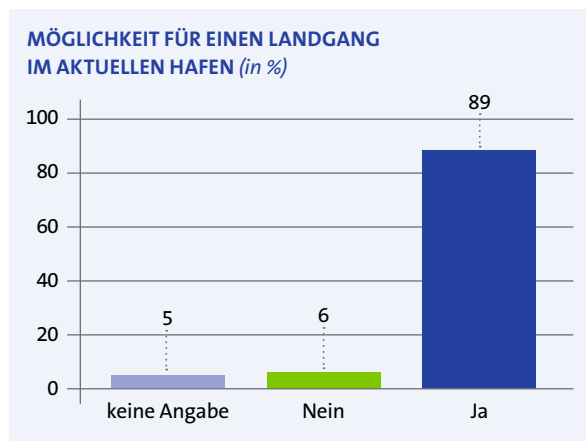
Obwohl sich viele Seeleute Landgang wünschen, hindern sie begrenzte Liegezeiten und ein straffes Zeitprogramm oft daran, an Land zu gehen. Als Seelsorger versuche ich, ihnen dort zu begegnen, wo sie gerade sind, indem ich ihnen meine Anwesenheit, ein offenes Ohr, Gebete und praktische Unterstützung anbiete. Landgang ist kein Privileg, sondern eine Anerkennung der Würde, der Menschlichkeit und des Wohlergehens der Seeleute.

**SPOT  
LIGHT**



*Pastor Amelito Bag-o (li.) bei seiner seelsorgerischen Arbeit an Bord von Schiffen und im Seemannsclub Duckdalben im Hamburger Hafen*

## Landgang im aktuellen Hafen



### INTERPRETATION

#### Möglichkeit von Landgang im aktuellen Hafen

Die Ergebnisse zeigen, dass für die überwiegende Mehrheit der Befragten grundsätzlich die Möglichkeit eines Landgangs im aktuellen Hafen besteht. Insgesamt gaben n=1075 Personen an, dass ein Landgang möglich sei, während lediglich n=67 angaben, keine Möglichkeit zum Landgang zu haben. Für 57 Seeleute lagen keine Angaben vor.

Die Daten deuten darauf hin, dass Landgang im Regelfall ermöglicht wird und Einschränkungen nur einen vergleichsweise kleinen Teil der Befragten betreffen. Gleichzeitig zeigt die Zahl der Personen ohne Landgangsmöglichkeit, dass weiterhin strukturelle oder organisatorische Hindernisse bestehen können.

#### Gründe für aktuelle Landgangsverweigerung

Die vertiefende Betrachtung der Gründe für die Verweigerung des Landgangs zeigt, dass behördliche Vorgaben (n=25) am häufigsten genannt wurden. Ebenfalls von hoher Bedeutung ist die Arbeitsbelastung an Bord, die von 22 Seeleuten als Ursache angegeben wurde. Entscheidungen des Kapitäns wurden von n=13 genannt, während Vorgaben der Reederei (n=4) sowie Crewwechsel (n=3) nur eine untergeordnete Rolle spielten. Die Ergebnisse lassen darauf schließen, dass Einschränkungen des Landgangs überwiegend auf administrative, sicherheitsbezogene und organisatorische Rahmenbedin-

gungen zurückzuführen sind. Nach unseren Erfahrungen spielen hierbei insbesondere die Anwendung des ISPS-Codes oder lokaler Sicherheitsvorschriften, große Distanzen innerhalb von Hafenanlagen, eingeschränkte Zugänglichkeit von Terminals sowie mangelnde Kenntnisse der lokalen Gegebenheiten eine wesentliche Rolle.

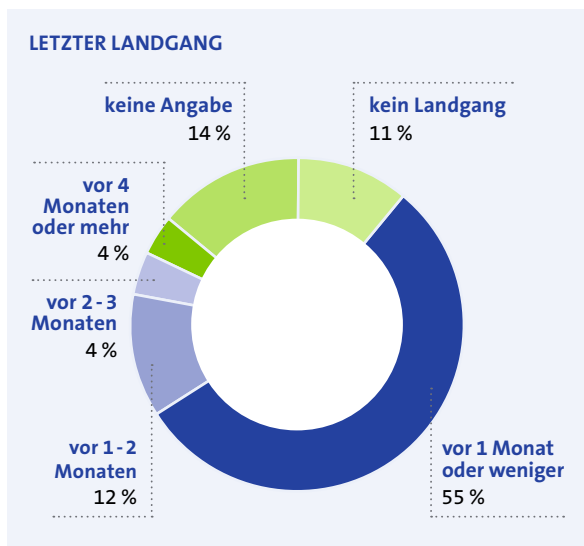
Grundsätzlich sollte die Arbeitsorganisation an Bord so ausgestaltet sein, dass Seeleuten Landgang ermöglicht wird. Einschränkungen dürfen nicht als Mittel der Disziplinierung oder indirekten Sanktionierung eingesetzt werden. Auch wenn entsprechende Fälle möglicherweise nur vereinzelt auftreten, weisen die Angaben darauf hin, dass Freiheits-, Erholungs- und Teilhaberechte von Seeleuten nicht immer gewährleistet sind.

**SPOT LIGHT**

*„Einzig das Arbeitsaufkommen, die Schichtpläne und andere zeitraubende Abläufe auf den Schiffen stellen für die Seeleute ein Problem dar, das bisweilen einen Landgang verhindert.“*

*Aus der Station der Deutschen Seemannsmission in Amsterdam*

## Zeitpunkt des letzten Landgangs auf dem aktuellen Schiff



**SPOT  
LIGHT**

„Endlich Ruhe, sagte R. bei seinem Besuch des Seemannclubs, ‚keine Hektik, keine Maschinengeräusche.‘ Er fährt seinen fünften Vertrag als 3. Offizier und ist seitdem mit diesem Besuch aber erst das zweite Mal an Land.“

Aus der Station der Deutschen Seemannsmission in Stade

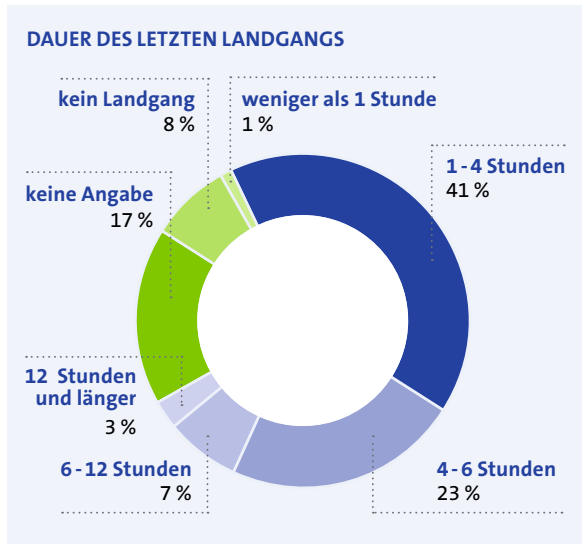
### INTERPRETATION

#### Wann war Ihr letzter Landgang auf dem aktuellen Schiff?

Die Ergebnisse zeigen, dass der letzte Landgang bei der Mehrheit der Befragten vergleichsweise zeitnah stattgefunden hat. Insgesamt gaben n=657 an, innerhalb des letzten Monats Landgang gehabt zu haben. Weitere n=139 berichteten, dass ihr letzter Landgang ein bis zwei Monate zurückliegt. Dagegen gaben n=51 an, seit zwei bis drei Monaten keinen Landgang mehr gehabt zu haben, während n=53 seit vier Monaten oder länger keinen Landgang wahrnehmen konnten. Für 173 Seeleute lagen keine Angaben vor.

Auffällig ist zudem, dass n=126 angaben, bislang keinen Landgang auf diesem Schiff gehabt zu haben. In Verbindung mit der kurzen bis mittleren Vertragsdauer deutet es darauf hin, dass diese Seeleute erst kurz an Bord sind und somit noch keinen Landgang hatten. Der Median von 1 verdeutlicht, dass der letzte Landgang für die Mehrheit der Befragten innerhalb des letzten Monats stattfand. Dennoch waren 20 % der befragten Seeleute seit über 4 Wochen nicht mehr an Land und das ist ein Problem, denn Landgang ist in seiner Bedeutung für die Seeleute nicht zu unterschätzen!

## Dauer des letzten Landgangs auf dem aktuellen Schiff



### SPOT LIGHT

*„Wenn Landgang möglich ist, scheidert es häufig an der Langsamkeit des Gates. Wenn Seeleute z.B. fünf Stunden Zeit haben, stehen dann aber zwei Stunden am Gate rum, kommen bei Hin- und Rückweg in den Stau und haben Druck, pünktlich wieder an Bord zu sein.“*

*Aus der Station der Deutschen Seemannsmission in Panama*

### INTERPRETATION

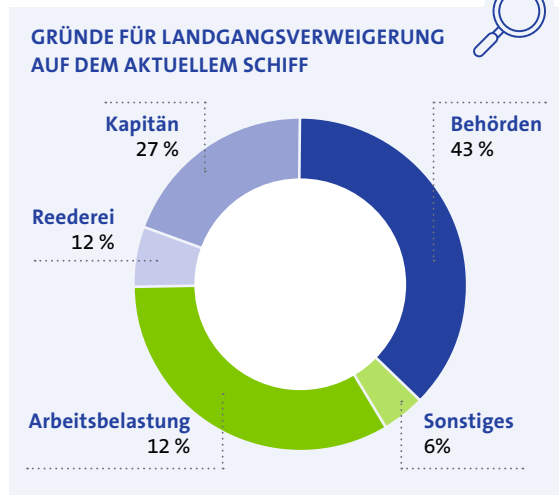
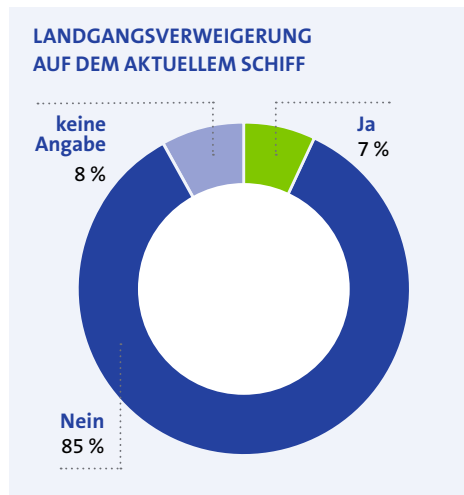
#### Wie lange dauerte Ihr letzter Landgang?

Die Ergebnisse zeigen, dass die Dauer des letzten Landgangs bei der Mehrheit der Befragten vergleichsweise kurz ausfiel. Am häufigsten wurde eine Dauer von 1 bis 4 Stunden angegeben (n = 494), gefolgt von 4 bis 6 Stunden (n = 270). Längere Landgänge von 6 bis 12 Stunden wurden von n = 80 berichtet, während lediglich n = 38 angaben, 12 Stunden oder länger an Land gewesen zu sein. Zudem gaben n = 99 an, (noch) keinen Landgang gehabt zu haben, und n = 17 berichteten von einer Aufenthaltsdauer von weniger als einer Stunde. Für n = 201 lagen keine Angaben vor. Der Median von 4 Stunden zeigt, dass die Landgangsdauer der Befragten im Mittelbereich der Verteilung bei vier Stunden liegt.

Die Ergebnisse deuten darauf hin, dass Landgänge überwiegend nur für sehr begrenzte Zeiträume möglich sind und sich häufig auf wenige Stunden beschränken. Längere Erholungsphasen an Land stellen demnach eher die Ausnahme dar. Unsere Erfahrung ist, dass kurze Landgänge aufgrund langer Wege- und Wartezeiten häufig kaum Erholungswert besitzen und überwiegend der Bewältigung notwendiger Alltags- und Kommunikationsaufgaben dienen, während echte Freizeit, soziale Teilhabe oder das Erleben der lokalen Umgebung für viele Seeleute nur eingeschränkt möglich sind.



## Verweigerung des Landgangs auf dem aktuellem Schiff



### INTERPRETATION

#### Landgangsverweigerung

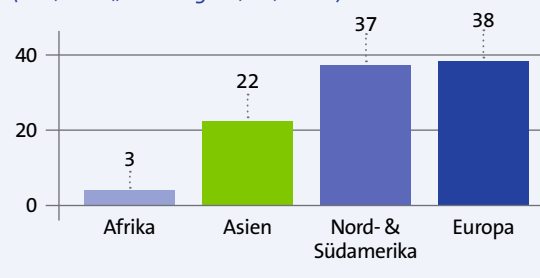
Die Mehrheit der Befragten hat auf der aktuellen Fahrt keine Landgangsverweigerung erlebt (n=1014). Dennoch berichteten 84 Seeleute von verweigertem Landgang, während für n=101 keine Angaben vorlagen.

#### Gründe der Landgangsverweigerung auf dem aktuellem Schiff

Als häufigster Grund für die Verweigerung wurden behördliche Vorgaben genannt (n=36), gefolgt von Entscheidungen des Kapitäns (n=23). Weitere Ursachen waren Vorgaben der Reederei (n=10), hohe Arbeitsbelastung an Bord (n=10) sowie sonstige

#### HÄFEN MIT LANDGANGSVERWEIGERUNG NACH KONTINENTEN

(in %; ohne „keine Angabe, Ja“; n = 60)



Gründe (n=5). Die Ergebnisse verdeutlichen, dass Landgangsverweigerungen sowohl durch externe administrative Faktoren als auch durch interne betriebliche Entscheidungen beeinflusst werden.

#### In welchen Häfen wurde der Landgang verweigert?

Die Frage nach den konkreten Häfen, in denen Landgang verweigert wurde, haben lediglich n=60 beantwortet und ist daher nur bedingt aussagekräftig. Die Auswertung nach Kontinenten zeigt, dass Landgangsverweigerungen insbesondere in Europa (n=23) und Amerika (n=22) berichtet wurden, gefolgt von Asien (n=13). In Afrika wurden vergleichsweise wenige Fälle genannt (n=2). Die Ergebnisse deuten darauf hin, dass Einschränkungen des Landgangs kein regional begrenztes Phänomen darstellen, sondern in unterschiedlichen Fahrtgebieten auftreten können und unserer Erfahrung nach auch von der Schifffahrtsroute abhängt, die gefahren wird.

### SPOT LIGHT

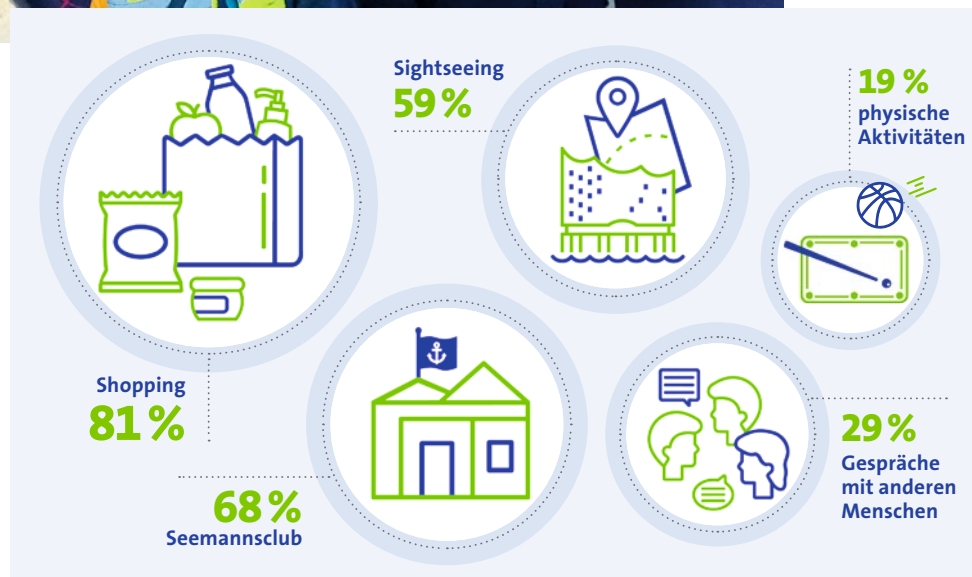
*„In Antwerpen gibt es einige petrochemische Terminals, die es Seeleuten aufgrund bestimmter Sicherheitsbestimmungen erschweren, das Terminal zu verlassen. Wir versuchen, gemeinsam mit dem Hafensicherheitsdienst und der ITF eine Lösung hierfür zu finden.“*

*Aus der Station der Deutschen Seemannsmission in Antwerpen*

## Vorlieben beim Landgang



Seeleute mit DSM-Mitarbeitern beim Landgang



### INTERPRETATION

#### Vorlieben auf Landgang

Landgänge werden vor allem für alltagsbezogene und soziale Aktivitäten genutzt. Am häufigsten wurde Shopping genannt (n=971), gefolgt vom Besuch eines Seemannsclubs (n=812) sowie Sightseeing (n=709). Darüber hinaus gaben n=351 an, den Landgang zu nutzen, um mit anderen Menschen außerhalb der eigenen Besatzung zu sprechen. Körperliche Aktivitäten oder Sport wurden von n=224 genannt.

Die Ergebnisse verdeutlichen, dass Landgänge für viele Seeleute nicht nur der Erholung dienen, sondern auch eine wichtige Möglichkeit darstellen, alltägliche

Besorgungen zu erledigen, Souvenirs für Freunde und Familie zu besorgen, soziale Kontakte außerhalb des Schiffes zu pflegen und einen zeitweisen Abstand vom Arbeitsumfeld an Bord zu gewinnen. Insbesondere die hohe Bedeutung von Seemannsclubs weist darauf hin, dass diese Einrichtungen weiterhin eine zentrale soziale und unterstützende Funktion für Seeleute erfüllen. Weitere genannte Aktivitäten wie Essen und Trinken (n=12), Spazierengehen und Bewegung (n=7) oder sonstige Tätigkeiten (n=14) wurden nur vereinzelt angegeben und sind aufgrund der geringen Fallzahlen nur eingeschränkt interpretierbar.



*Mitarbeitende der DSM beim Ausflug mit Seeleuten in Santos, Brasilien*



## Zwischen Schiff und Stadt: Landgang in Santos erleben

**Wir, von der Deutschen Seemannsmission in Santos (Brasilien), erleben oft, wie vielfältig Landgang hier ist. Durch die direkte Lage des Hafens zur Stadt sind die Wege zum Glück kurz, und die Seeleute können ihre Zeit an Land sehr individuell gestalten. Allerdings hängt vieles von den Liegezeiten der Schiffe ab.**

**W**ir hören oft, wie dankbar die Seeleute für unsere Arbeit sind: „Ohne die Seemannsmission wäre Landgang hier nicht so einfach und gut organisiert.“ Es ist beeindruckend, wie schnell man vom Schiff direkt in die Stadt, an den Strand oder in die Malls gelangt – alles ist gut erreichbar und unkompliziert. Wenn es die Zeit erlaubt, unternehmen wir Ausflüge zu touristischen Orten, zum Beispiel zum Emissário Submarino am Ende des Strandes mit seinem beeindruckenden Ausblick. Dort können sich Seeleute oft gut erholen. Viele erzählen uns dabei, wie sehr sie diese kurze Zeit außerhalb des Schiffes schätzen und wie wichtig solche Momente für ihre Motivation sind. Gleichzeitig sehen wir auch Herausforderungen: Viele haben kaum Zeit an Land oder bekommen gar keine Erlaubnis. Dann sind unsere Besuche an Bord umso wichtiger.

## Dauer des letzten Landgangs nach Schiffstyp



LANDGANGSDAUER NACH SCHIFFSTYP					
	kein Landgang	< 4 Stunden	> 4 Stunden	keine Angabe	Gesamt
Container	51	232	184	83	550
Tanker	28	68	56	35	187
Bulk	6	63	68	28	165
General Cargo	5	54	34	23	116
Kreuzfahrt	7	42	31	6	86
RoRo	0	39	9	16	64
keine Angabe	2	13	6	10	31
<b>Gesamt</b>	<b>99</b>	<b>511</b>	<b>388</b>	<b>201</b>	<b>1.199</b>

## INTERPRETATION

### Vergleich Schiffstyp und Landgangsdauer

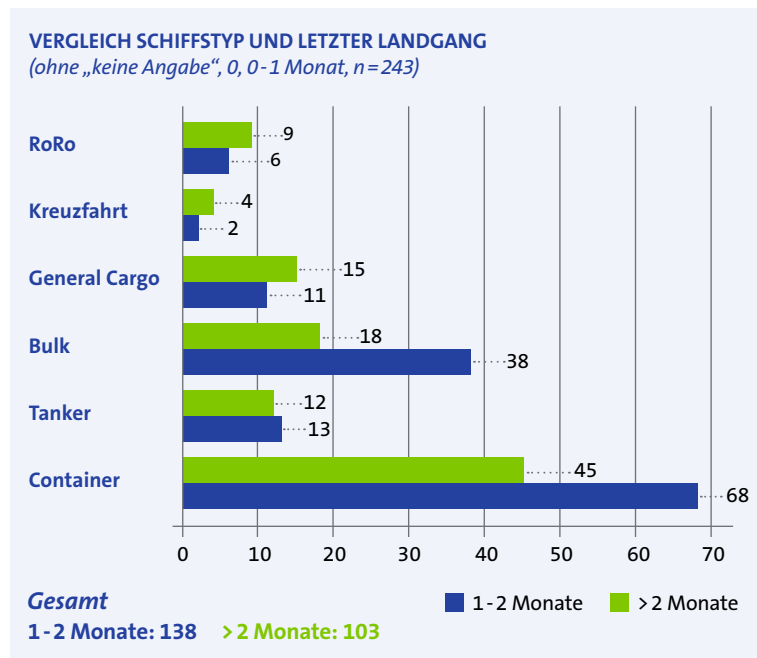
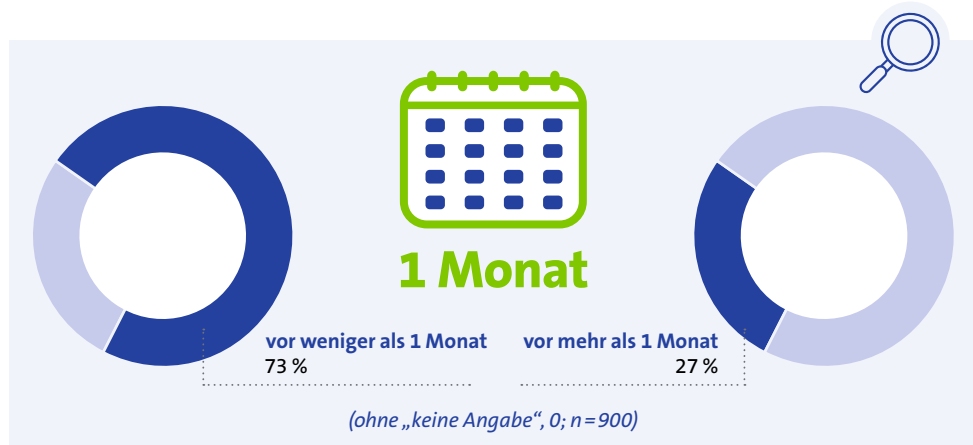
Offenbar gibt es deutliche Unterschiede zwischen den Schiffstypen hinsichtlich der Dauer des letzten Landgangs. Auf Containerschiffen stellte die Gruppe mit einem Landgang von 0 bis 4 Stunden die größte Kategorie dar (n=232), gleichzeitig berichteten jedoch auch n=184 von Landgängen mit mehr als vier Stunden. Mit n=51 wurde auf Containerschiffen zudem die höchste Zahl an Personen (noch) ohne Landgang verzeichnet.

Auf Bulkcarriern überwogen längere Landgänge von mehr als vier Stunden (n=68) gegenüber kürzeren Aufenthalten von 0 bis 4 Stunden (n=63). Ähnliche Verteilungen zeigen sich auf Tankern sowie General-Cargo-Schiffen, wobei kürzere Landgänge dort häufiger vertreten waren. Auf Kreuzfahrtschif-

fen dominierten ebenfalls kurze Landgänge von bis zu vier Stunden (n=42), während längere Aufenthalte seltener genannt wurden (n=31).

Auffällig ist die Situation auf RoRo-Schiffen: Hier wurden überwiegend kurze Landgänge von maximal vier Stunden berichtet (n=39), während längere Landgänge mit mehr als vier Stunden vergleichsweise selten waren (n=9). Insgesamt deuten die Ergebnisse darauf hin, dass Art und Dauer des Landgangs wesentlich vom Schiffstyp und den damit verbundenen Betriebsabläufen, Hafenliegezeiten und Arbeitsanforderungen beeinflusst werden. Insbesondere auf Schiffstypen mit kurzen Umschlagszeiten scheinen längere Erholungsphasen an Land nur eingeschränkt möglich zu sein.

## Zeitpunkt des letzten Landgangs nach Schiffstyp



### INTERPRETATION

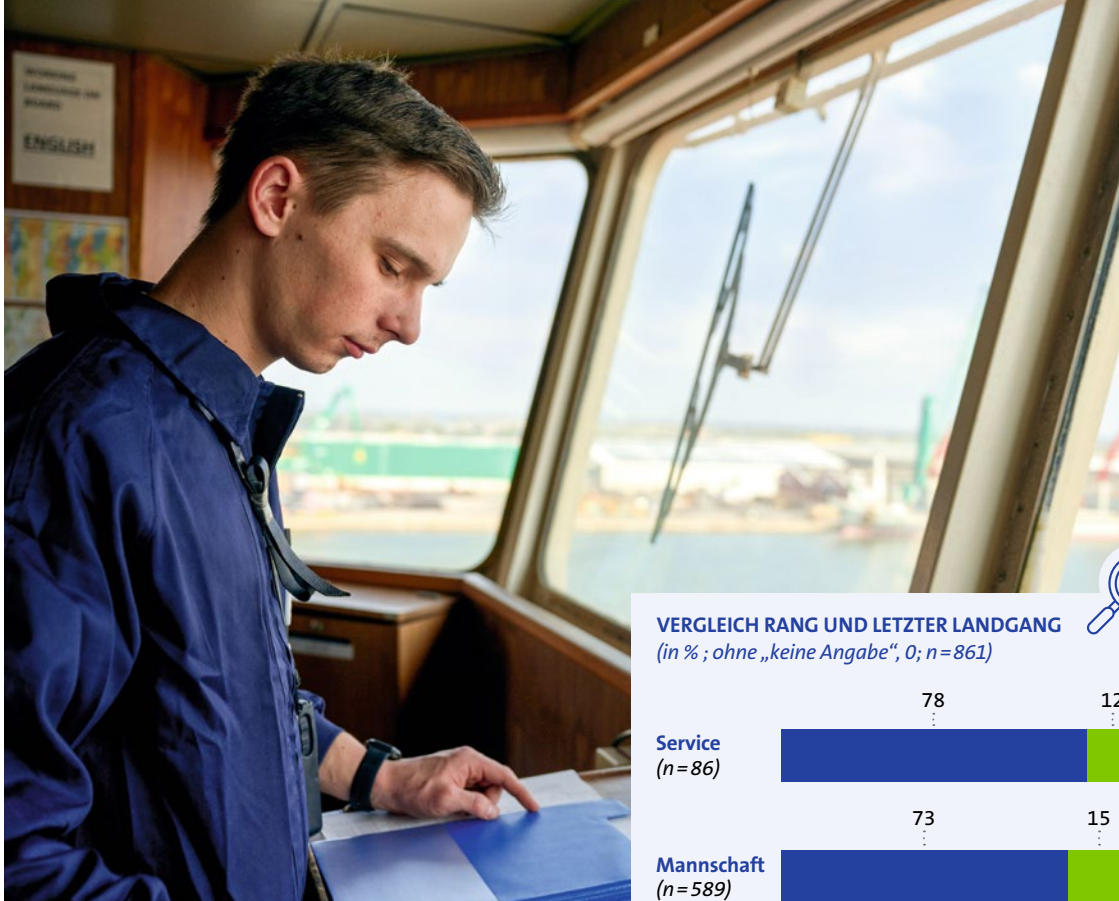
#### Vergleich der letzten Landgänge nach Schiffstyp

Der letzte Landgang fand bei den meisten Schiffstypen innerhalb des letzten Monats statt. Besonders auf Containerschiffen berichteten n=290 Personen von einem Landgang innerhalb der vergangenen vier Wochen, gefolgt von Bulkcarriern (n=90) und Tankern (n=98). Gleichzeitig wurde auf Containerschiffen mit n=63 auch die höchste Zahl an Personen verzeichnet, die bislang (noch) keinen Landgang hatten.

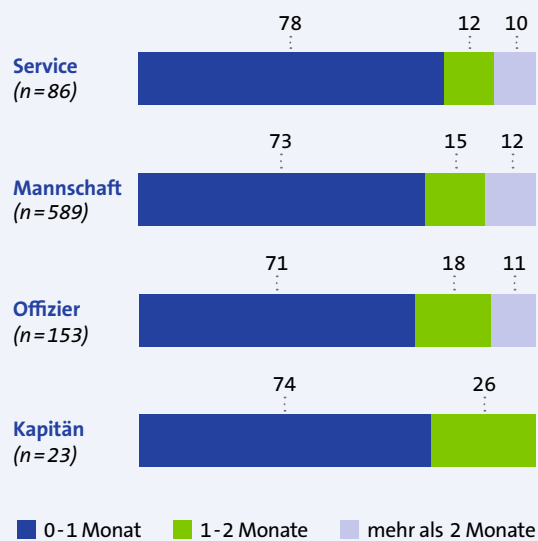
Längere Zeiträume ohne Landgang von mehr als zwei Monaten wurden insbesondere auf Containerschiffen (n=45), Bulkcarriern (n=18) sowie General-

Cargo-Schiffen (n=15) berichtet. Auf Kreuzfahrtschiffen gaben hingegen alle Befragten an, innerhalb der letzten Monate Landgang gehabt zu haben, wobei die Mehrheit innerhalb des letzten Monats an Land war (n=39). Die Ergebnisse deuten darauf hin, dass der Zeitpunkt des letzten Landgangs wesentlich vom jeweiligen Schiffstyp und dessen Betriebsprofil beeinflusst wird. Insbesondere auf Schiffstypen mit kurzen Hafenliegezeiten und hohem Arbeitsaufkommen scheinen längere Zeiträume ohne Landgang häufiger aufzutreten.

## Zeitpunkt des letzten Landgangs nach Rang



**VERGLEICH RANG UND LETZTER LANDGANG**  
(in % ; ohne „keine Angabe“, 0; n=861)



### INTERPRETATION

#### Vergleich der letzten Landgänge nach Rang

Der letzte Landgang erfolgte in allen Ranggruppen überwiegend innerhalb des vergangenen Monats. Besonders deutlich zeigte sich dies bei der Mannschaft, von der n=429 Personen einen Landgang innerhalb der letzten vier Wochen angaben. Auch bei den Offizieren (n=109) und im Servicebereich (n=75) überwogen zeitnahe Landgänge.

Zwischen den Ranggruppen zeigten sich jedoch Unterschiede. Kapitäne und Service-Mitarbeitende hatten anteilig am häufigsten Landgang innerhalb von 0 bis 1 Monat, während Mannschaftsmitglieder und Offiziere häufiger längere Zeiträume ohne Landgang angaben. Bei der Mannschaft zeigte sich sowohl der höchste Anteil an Landgängen innerhalb des letzten Monats als auch ein vergleichsweise hoher Anteil von Personen mit mehr als zwei Monaten ohne Landgang.

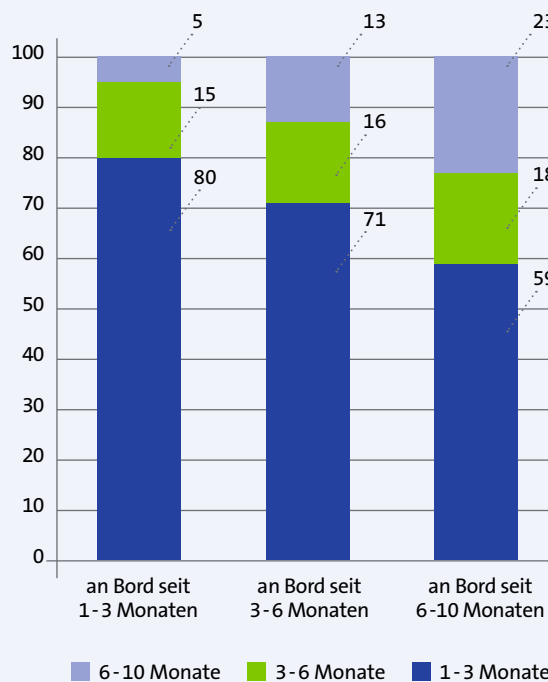
Längere Zeiträume ohne Landgang wurden besonders von Mannschaftsmitgliedern berichtet (n=70), gefolgt von Offizieren (n=17) und Service-Mitarbeitenden (n=10). Zudem gaben 76 Mannschaftsmitglieder und 39 Offiziere an, auf dem aktuellen Schiff bislang keinen Landgang gehabt zu haben. Kein Kapitän berichtete von einem Zeitraum von mehr als zwei Monaten ohne Landgang. Insgesamt deuten die Ergebnisse auf rangspezifische Unterschiede hin.

## Bordzeit und letzter Landgang



BORDZEIT UND ZEITPUNKT DES LETZTEN LANDGANGS						
	0	< 1 Monate	1-2 Monate	> 2 Monate	keine Angabe	Gesamt
< 1 Monat	43	80	7	8	36	174
1-3 Monate	59	231	44	15	42	391
3-6 Monate	17	232	52	41	45	387
6-10 Monate	3	94	28	37	32	194
> 10 Monate	0	1	2	0	0	3
keine Angabe	4	19	6	3	18	50
<b>Gesamt</b>	<b>126</b>	<b>657</b>	<b>139</b>	<b>104</b>	<b>173</b>	<b>1.199</b>

VERTEILUNG BORDZEIT UND LETZTER LANDGANG  
(in % ; ohne „keine Angabe“, 0, mehr als 10 Monate; n = 774)



### INTERPRETATION

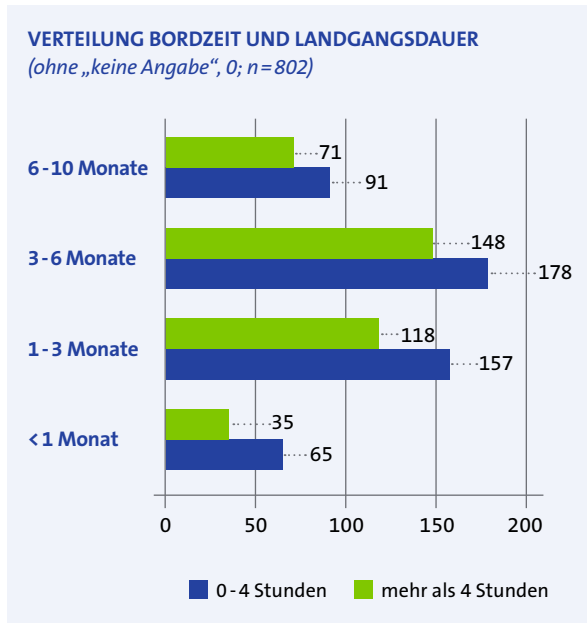
#### Bordzeit und Zeitpunkt des letzten Landgangs

Es scheint einen Zusammenhang zwischen der Dauer des bisherigen Bordaufenthalts und dem Zeitpunkt des letzten Landgangs zu geben. Seeleute mit einer Bordzeit von 1 bis 3 Monaten (n=231) sowie 3 bis 6 Monaten (n=232) gaben am häufigsten an, innerhalb des letzten Monats Landgang gehabt zu haben. Seeleute mit sehr kurzer Bordzeit gaben häufiger an, bislang keinen Landgang gehabt zu haben, was vermutlich mit der kurzen Zeit seit dem Einschiffen zusammenhängt.

Gleichzeitig berichteten insbesondere Personen mit längerer Bordzeit von mehr als zwei Monaten ohne Landgang. Dies betrifft vor allem Seeleute mit 3 bis 6 Monaten an Bord (n=41) sowie 6 bis 10 Monaten an Bord (n=37).

Dass Seeleute im Verlauf ihrer Zeit an Bord immer seltener Landgang wahrnehmen (können), stellt ein ernstzunehmendes Problem dar. Die zunehmende Erschöpfung beziehungsweise Fatigue, von der viele Seeleute berichten, scheint mit Antriebslosigkeit und einer sinkenden Fähigkeit einherzugehen, überhaupt noch an Land zu gehen. Dies ist besonders kritisch, da Landgang von den meisten Seeleuten als wesentlich für ihre physische, psychische, seelische, emotionale und soziale Erholung beschrieben wird.

## Bordzeit und Landgangsdauer



	BORDZEIT UND DAUER DES LETZTEN LANDGANGS				Gesamt
	0	< 4 Stunden	> 4 Stunden	keine Angabe	
< 1 Monat	39	65	35	35	174
1-3 Monate	46	157	118	70	391
3-6 Monate	10	178	148	51	387
6-10 Monate	2	91	71	30	194
> 10 Monate	0	1	1	1	3
keine Angabe	2	19	15	14	50
<b>Gesamt</b>	<b>99</b>	<b>511</b>	<b>388</b>	<b>201</b>	<b>1.199</b>

## INTERPRETATION

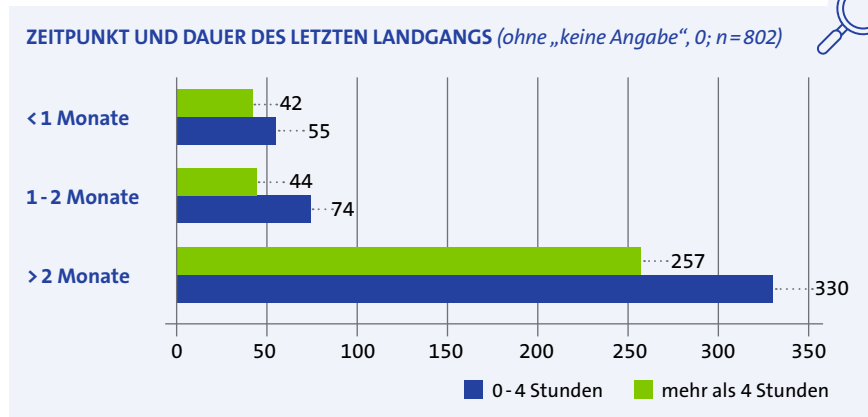
### Bordzeit und Dauer des letzten Landgangs

Hinsichtlich der Dauer des letzten Landgangs zeigen sich Unterschiede nach Bordzeit. Seeleute mit einer Bordzeit von 1 bis 3 Monaten (n=118) sowie 3 bis 6 Monaten (n=148) berichteten vergleichsweise häufig von Landgängen mit mehr als vier Stunden. Gleichzeitig überwogen insgesamt kürzere Landgänge von maximal vier Stunden, insbesondere bei Personen mit kürzerer Bordzeit.

Anmerkwürdig ist zudem, dass Personen mit weniger als einem Monat an Bord vergleichsweise häufig (noch) keinen Landgang hatten (n=39). Mit zuneh-

mender Bordzeit scheint die Wahrscheinlichkeit längerer Landgänge leicht zuzunehmen, wenngleich auch bei längeren Aufenthalten an Bord kurze Landgänge dominieren. Insgesamt verdeutlichen die Ergebnisse, dass sowohl Zeitpunkt als auch Dauer des Landgangs eng mit der bisherigen Zeit an Bord zusammenhängen und längere Erholungsphasen nicht für alle Seeleute gleichermaßen gewährleistet sind. Auch hier zeigt unserer Erfahrung, dass eine Landgangsdauer unter vier Stunden kaum Erholungswert besitzt und v.a. bei längeren Bordaufenthalten deutlich darüberliegen muss.

## Letzter Landgang und Landgangsdauer



### INTERPRETATION

#### Vergleich letzter Landgang und Landgangsdauer

Es zeigt sich ein deutlicher Zusammenhang zwischen dem Zeitpunkt des letzten Landgangs und dessen Dauer. Personen, die innerhalb des letzten Monats Landgang hatten, berichteten überwiegend von Landgängen zwischen 0 bis 4 Stunden (n=330) oder von mehr als vier Stunden (n=257). Auch bei Seeleuten, deren letzter Landgang ein bis zwei Monate zurücklag, dominierten kürzere Landgänge von bis zu vier Stunden (n=74), während n=44 längere Aufenthalte von mehr als vier Stunden angaben.

Gleichzeitig zeigt sich, dass selbst bei länger zurückliegenden Landgängen von mehr als zwei Monaten überwiegend kurze Aufenthalte von maximal vier Stunden berichtet wurden (n=55), während nur n=42 längere Landgänge von mehr als vier Stunden angaben.

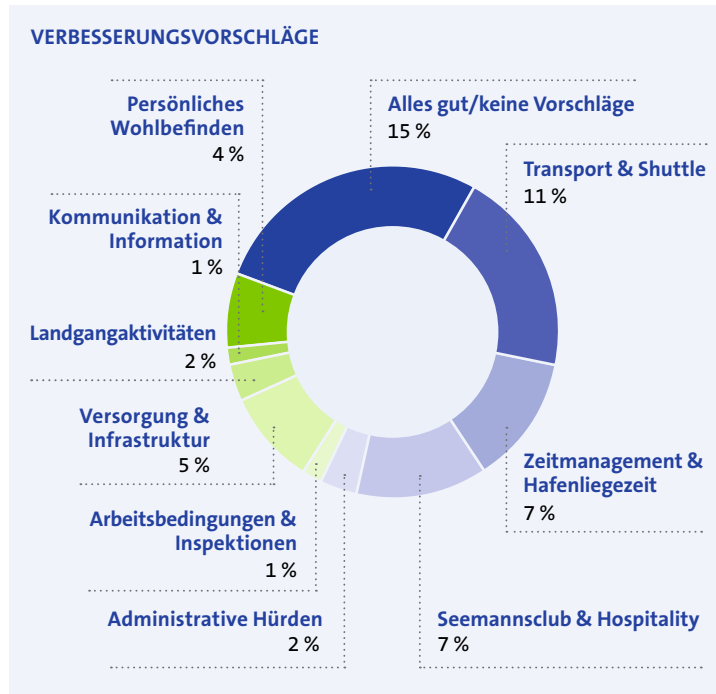
Die Angaben deuten darauf hin, dass Landgänge insgesamt häufig zeitlich begrenzt bleiben und längere Erholungsphasen eher seltener vorkommen. Besonders bei Seeleuten mit länger zurückliegendem Landgang scheint sich eine Kombination aus seltenen und zugleich kurzen Landgängen abzuzeichnen. Das kann auf eingeschränkte Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten hindeuten und unserer Erfahrung nach nachteilig für die Gesundheit und Konzentration sein und damit nicht zuletzt ein Problem für die Arbeitssicherheit an Bord.

### Schwerpunkt Landgang – die Zusammenfassung

Die bisherigen Resultate zeigen, dass Landgang für die Mehrheit der Seeleute grundsätzlich möglich ist und meist innerhalb der vergangenen vier Wochen stattfand. Dennoch berichteten 84 Seeleute von verweigertem Landgang; Hauptgründe waren behördliche Vorgaben, Arbeitsbelastung sowie Entscheidungen von Kapitän oder Reederei. Landgänge waren häufig kurz: Die meisten dauerten nur 1 bis 4 Stunden, längere Erholungsphasen blieben die Ausnahme. Viele Seeleute nutzen Landgang vor allem für Einkäufe, soziale Kontakte und den Besuch von Seemannsclubs. Unterschiede zeigten sich je nach Schiffstyp, Rang und Bordzeit. Besonders einfache Crewmitglieder und Seeleute mit längerer Bordzeit berichteten häufiger von eingeschränkten oder ausbleibenden Landgängen.

Insgesamt deuten die Ergebnisse darauf hin, dass eingeschränkte Landgangsmöglichkeiten negative Auswirkungen auf Erholung, Gesundheit und Arbeitsfähigkeit der Seeleute haben könnten und dabei nicht lediglich Einzelfälle darstellen, sondern auf strukturelle sowie organisatorische Defizite hinweisen. Diese Zusammenhänge gilt es im folgenden Kapitel vertiefend zu untersuchen, indem mögliche Verbesserungsansätze aus der Perspektive derjenigen betrachtet werden, die über die größte praktische Erfahrung verfügen – der Seeleute selbst.

## Verbesserungsvorschläge für den Landgang



**55%** der Befragten haben hierzu Angaben gemacht.



**SPOT  
LIGHT**

*„Landgang hält sich in Grenzen, da die ländliche Gegend hier immer öffentliche Verkehrsmittel voraussetzt. Letztendlich konzentrieren sich alle Angebote auf unseren Club.“*

*Aus der Station der Deutschen Seemannsmission in Sassnitz*

## INTERPRETATION

### Verbesserungsvorschläge von Seeleuten

Die Verbesserungsvorschläge der Seeleute konzentrieren sich vor allem auf praktische und organisatorische Aspekte des Landgangs. Am häufigsten wurden Verbesserungen im Bereich Transport und Shuttle genannt (n=135). Ebenfalls häufig thematisiert wurden Zeitmanagement und Hafenziegezeiten (n=85) sowie die Bedeutung von Seemannsclubs und Hospitality-Angeboten (n=78). Weitere Vorschläge betrafen die Versorgung und Infrastruktur in den Häfen (n=56) sowie Aspekte des persönlichen Wohlbefindens (n=50).

Vergleichsweise seltener wurden administrative Hürden (n=23), Landgangsaktivitäten (n=18), Kommunikation und Information (n=17) sowie Arbeits-

bedingungen und Inspektionen (n=12) genannt. Gleichzeitig gaben n=181 an, keine Verbesserungsvorschläge zu haben beziehungsweise die aktuelle Situation als zufriedenstellend zu empfinden. Für n=544 lagen keine Angaben vor.

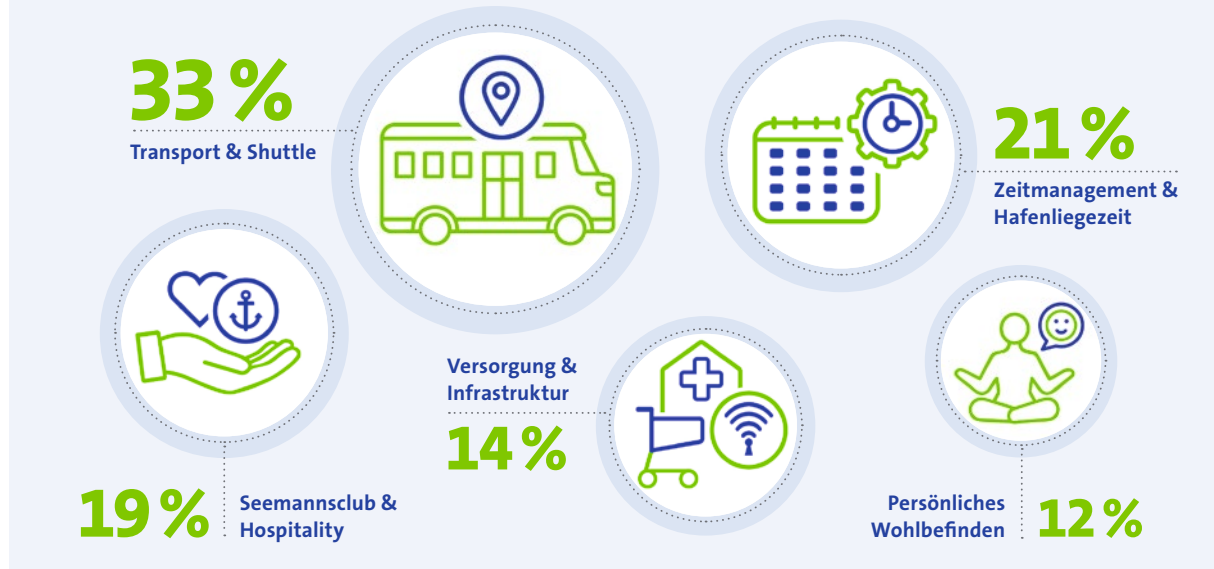
Insgesamt lässt sich annehmen, dass viele der wahrgenommenen Probleme nicht nur im grundsätzlichen Zugang zum Landgang liegen, sondern vor allem auch in dessen praktischer Umsetzbarkeit. Insbesondere Transportmöglichkeiten, verfügbare Zeitfenster und unterstützende soziale Infrastruktur scheinen entscheidend dafür zu sein, ob Landgang von Seeleuten tatsächlich als erholsam und sinnvoll wahrgenommen werden kann.

## Verbesserungsvorschläge – die TOP 5

**TOP 5**

### VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE

(ohne „keine Angabe, alles gut/keine Vorschläge, Sonstiges“; n=404)



Mehr als **40% der Befragten** haben hierzu Angaben gemacht!



## INTERPRETATION

### Die TOP 5 der Verbesserungsvorschläge

Von den insgesamt 1.199 befragten Seeleuten machten n=474 konkrete Vorschläge zur Verbesserung des Landgangs. Damit brachte ein relevanter Teil der Befragten aktiv Verbesserungsideen ein, während für n=725 keine verwertbaren Angaben vorlagen.

Am häufigsten wurden Verbesserungen im Bereich Transport und Shuttle genannt (n=135). Dies verweist auf ein bekanntes Problem: Sicherheitsvorgaben wie der ISPS-Code, Maßnahmen zur Kriminalitäts- und Schmuggelbekämpfung sowie große Distanzen innerhalb moderner Hafenanlagen erschweren vielerorts den Zugang zum Landgang. Erfahrungen aus Häfen wie Hamburg oder Bremerhaven zeigen jedoch, dass durch gute Zusammenarbeit zwischen Behörden, Terminals, Reedereien und Seemannsmissionen praktikable Lösungen möglich sind. Insbesondere Shuttle-Angebote und eine gute Kenntnis lokaler Hafenstrukturen scheinen hierbei entscheidend zu sein.

Weitere häufig genannte Themen waren Zeitmanagement und Hafentiegezeiten (n=85). Die Angaben verdeutlichen, dass kurze Liegezeiten und hohe Arbeitsbelastung den Landgang erheblich einschränken können – ohne ausreichende Zeit bleibt Landgang faktisch kaum realisierbar. Ebenfalls bedeutsam waren Hinweise auf Seemannsclubs und Hospitality-Angebote (n=78). Darüber hinaus nannten die Befragten Versorgung und Infrastruktur (n=56) sowie Aspekte des persönlichen Wohlbefindens (n=50) als relevante Verbesserungsfelder. In der Gesamtschau lässt sich sagen, dass Seeleute vor allem konkrete praktische Rahmenbedingungen verbessern möchten, um Landgang tatsächlich sinnvoll und erholsam nutzen zu können.

## Verbesserungsvorschläge für den Landgang nach Rang



VORSCHLÄGE NACH RANG						
	Kapitän	Mannschaft	Offizier	Service	keine Angabe	Gesamt
Transport & Shuttle	3	91	28	11	2	135
Zeitmanagement & Hafentiegezeit	0	43	30	5	7	85
Seemannsclub & Hospitality	0	59	11	7	1	78
Administrative Hürden	1	12	9	1	0	23
Arbeitsbedingungen & Inspektionen	1	4	7	0	0	12
Versorgung & Infrastruktur	1	38	9	7	1	56
Landgang-Aktivitäten	0	15	3	0	0	18
Kommunikation & Information	0	11	4	1	1	17
Persönliches Wohlbefinden	1	39	5	3	2	50
Alles ist gut/keine Vorschläge	6	111	33	21	10	181
keine Angabe	15	347	81	69	32	544
<b>Gesamt</b>	<b>28</b>	<b>770</b>	<b>220</b>	<b>125</b>	<b>56</b>	<b>1.199</b>

### INTERPRETATION

#### Vergleich der Vorschläge nach Rang

Es gibt offenbar deutliche Unterschiede zwischen den Ranggruppen hinsichtlich der Verbesserungsvorschläge zum Landgang.

Die meisten Vorschläge stammen erwartungsgemäß von der Mannschaft, die zugleich die größte Gruppe der Befragten darstellt. Besonders häufig wurden dort Verbesserungen im Bereich Transport und Shuttle genannt (n=91), gefolgt von Seemannsclub und Hospitality-Angeboten (n=59), Zeitmanagement und Hafentiegezeiten (n=43) sowie persönlichem Wohlbefinden (n=39). Auch Versorgung und Infrastruktur spielten für die Mannschaft eine wichtige Rolle (n=38).

Offiziere nannten ebenfalls besonders häufig Transport und Shuttle (n=28) sowie Zeitmanagement und Hafentiegezeiten (n=30). Darüber hinaus wurden administrative Hürden (n=9), Versorgung und Infrastruktur (n=9) sowie Arbeitsbedingungen und Inspektionen (n=7) vergleichsweise häufig angesprochen.

Im Servicebereich standen Transportfragen (n=11) sowie Seemannsclub und Versorgungsthemen (jeweils n=7) im Vordergrund.

Auffällig ist, dass Kapitäne insgesamt nur wenige Verbesserungsvorschläge machten und vergleichs-

weise häufig angaben, keinen Änderungsbedarf zu sehen (n=6). Insgesamt verdeutlichen die Ergebnisse, dass praktische Rahmenbedingungen wie Transportmöglichkeiten, verfügbare Zeitfenster und soziale Infrastruktur rangübergreifend als zentrale Voraussetzungen für einen funktionierenden und erholsamen Landgang wahrgenommen werden.

#### SPOT LIGHT

*„Die Agenturen haben hier das Shore-pass Monopol, da sie den Landgang für die Seeleute beantragen. Dafür stellen sie nicht selten Gebühren in Rechnung, die inzwischen bis zu 300 US-Dollar betragen können. Die Seeleute wollen gern an Land gehen, wollen aber die hohen Gebühren nicht zahlen, auch, um das System nicht zu unterstützen (,next time, they will charge even more').“*

*Aus der Station der Deutschen Seemannsmission in Panama*



# AUSBLICK

*Französisches Frühstück für eine Tanker Crew  
am International Seafarers' Day 2024*

**Landgang ist für Seeleute weit mehr als eine Freizeitmöglichkeit. Er ist ein wichtiger Bestandteil menschenwürdiger Arbeitsbedingungen und entscheidend für Erholung, Gesundheit und soziale Teilhabe und seit der Antike ein Grundrecht für Menschen, die auf den Meeren arbeiten.**

**D**ie vorliegende Befragung von über tausend Seeleuten hat gezeigt, dass Landgang grundsätzlich häufig möglich ist. Gleichzeitig wird deutlich, wie stark seine tatsächliche Nutzung durch kurze Liegezeiten, hohe Arbeitsbelastung, Sicherheitsvorgaben oder fehlende Transportmöglichkeiten eingeschränkt wird.

Besonders moderne Hafenstrukturen mit großen Distanzen und engen Zeitfenstern erschweren es vielen Seeleuten, überhaupt sinnvoll an Land zu gehen. Häufig bleibt nur wenig Zeit für Erholung, soziale Kontakte oder einfache alltägliche Besorgungen. Die Aussagen der Seeleute machen deutlich, dass ein derart eingeschränkter Landgang nicht nur das persönliche Wohlbefinden oder die eigene Gesundheit belastet, sondern langfristig auch Auswirkungen auf Motivation, Konzentration und Sicherheit an Bord haben kann.

Gleichzeitig zeigen die zahlreichen Verbesserungsvorschläge der befragten Seeleute, dass sowohl strukturelle Rahmenbedingungen als auch praktische Abläufe den Zugang zu Landgang weiterhin erheblich erschweren. Bessere Shuttle-Angebote, zugängliche Seemannsclubs sowie eine stärkere Berücksichtigung der Bedürfnisse von Seeleuten bei Hafen- und Sicherheitskonzepten könnten bereits spürbare Verbesserungen bewirken.

Die Schifffahrt bleibt auch künftig auf Seeleute angewiesen, die weltweit Waren transportieren. Umso wichtiger ist es, ihre Rechte, ihre Würde und ihre Erholung ernst zu nehmen. Landgang darf deshalb nicht als nebensächlicher Luxus verstanden werden, sondern als notwendiger Teil fairer Arbeitsbedingungen in der globalen Seeschifffahrt.



### **Befragung und Datensatz**

Die Datengrundlage der vorliegenden Auswertung bildet eine standardisierte schriftliche Befragung im Rahmen persönlicher Ansprachen, die über einen Zeitraum von 14 Tagen in weltweit 16 Stationen der Deutschen Seemannsmission durchgeführt wurden. Insgesamt wurden 1.309 Fragebögen ausgefüllt. Nach der Digitalisierung mithilfe einer OCR-Software inkl. manueller Sichtprüfung sowie einer mehrstufigen Datenbereinigung verblieb ein finaler Datensatz ( $n=1.199$ ), der als Grundlage für die weitere Analyse diente. Unvollständige beziehungsweise nicht auswertbare Fälle wurden nach festgelegten Kriterien ausgeschlossen, um die Datenqualität sicherzustellen.

### **Datenbereinigung und Ausschlusskriterien**

Im Rahmen der Datenbereinigung wurden Fragebögen mit einer Antwortrate von weniger als 70 % nicht in die Auswertung aufgenommen. In einem weiteren Schritt wurden Fälle entfernt, die aufgrund des Schiffstyps nicht in den Geltungsbereich der MLC, 2006 fallen, darunter unter anderem Forschungsschiffe und Spezialschiffe für Offshore-Anlagen.

### **Auswertungsmethode**

Die Auswertung erfolgte zunächst eindimensional auf Ebene einzelner Fragen, um zentrale Verteilungen und Tendenzen darzustellen. Anschließend wurden ausgewählte Variablen miteinander gekreuzt, um mögliche Zusammenhänge und gruppenspezifische Unterschiede sichtbar zu machen. In diesen zweiten Schritt wurden die Kategorien teilweise zusammengefasst, um Verteilungen entlang beschriebener Maßstäbe zu verdeutlichen. Die Analyse der offenen Antworten erfolgte ergänzend über eine Kategorisierung in einheitliche Codes.

### **Grenzen der Auswertung**

Die Interpretation der Ergebnisse erfolgt unter Berücksichtigung der bestehenden Datenstruktur sowie möglicher Einschränkungen, etwa durch fehlende Angaben, geringe Fallzahlen in einzelnen Teilgruppen oder die Subjektivität einzelner Einschätzungen. Darüber hinaus ist auf die begrenzte internationale Reichweite der vorliegenden Daten hinzuweisen. Da lediglich 9 % der Fragebögen im nichteuropäischen Ausland erhoben wurden, sind die Ergebnisse eurozentrisch geprägt.

# GLOSSAR

## 6/6-SCHICHT

Schichtsystem in der Seefahrt mit jeweils sechs Stunden Arbeit und sechs Stunden Ruhezeit. Es ist heute nur noch auf kleineren Schiffen zu finden, kann jedoch Schlafrythmus, Erholung und Gesundheit beeinträchtigen.

## CREWING AGENTUREN

Auch Manning Agencies genannt. Sie vermitteln Seeleute an Reedereien und organisieren unter anderem Verträge, Visa, medizinische Untersuchungen und Crewwechsel.

## FAL-KONVENTION

Internationales Übereinkommen der IMO zur Vereinfachung und Standardisierung formaler Abläufe im internationalen Seeverkehr, um Hafenaufenthalte effizienter zu gestalten.

## FLAGGENSTAAT

Der Staat, unter dessen Flagge ein Schiff registriert ist. Er ist für die Einhaltung rechtlicher, sicherheitsbezogener und arbeitsrechtlicher Vorschriften verantwortlich.

## FLAGS OF CONVENIENCE (FoC)

Registrierung eines Schiffes in Staaten mit besonders günstigen steuerlichen, arbeitsrechtlichen oder regulatorischen Bedingungen, häufig zur Kostensenkung genutzt.

## ISPS-Code

Der International Ship and Port Facility Security Code ist ein internationales Sicherheitsregelwerk der IMO zur Gefahrenabwehr im Seeverkehr. Er legt Sicherheitsmaßnahmen für Schiffe, Hafenanlagen und Reedereien fest und schreibt vor, dass Zugänge für Seeleute gewährleistet sein müssen.

## ITF

Die International Transport Workers' Federation ist ein weltweiter Gewerkschaftsverband, der sich für die Rechte und Arbeitsbedingungen von Seeleuten einsetzt.

## MLC, 2006

Die Maritime Labour Convention der ILO legt internationale Mindeststandards für Arbeits- und Lebensbedingungen von Seeleuten fest und gilt als „Grundgesetz“ der Seearbeit.

## RoRo

Roll-on/Roll-off-Schiffe transportieren Fahrzeuge und rollende Ladung, die direkt an Bord gefahren werden können. Dadurch werden Ladezeiten verkürzt und Hafenprozesse vereinfacht.

## SEA BLINDNESS

Bezeichnet die geringe gesellschaftliche und politische Wahrnehmung maritimer Themen sowie der Bedeutung der Seeschifffahrt und der Arbeit von Seeleuten.

## SHORE PASS

Offizielle Genehmigung für Seeleute, während eines Hafenaufenthalts zeitlich begrenzt an Land zu gehen. In einigen Staaten sind damit zusätzliche Gebühren verbunden.

# DER FRAGEBOGEN

Survey 2026\_DSM



## SHORE LEAVE FOR SEAFARERS

CONDUCTING THE SURVEY:  ONBOARD |  ASHORE

We are employees and volunteers of the German Seamen's Mission, committed to protecting the dignity of seafarers. In our work, we often find that many do not have the chance to go ashore. We want to support you and help you exercise your legal rights. The information you provide is voluntary, anonymous, and used for scientific purposes; only results without personal data are published. Each of you is important to us. You are experts in your field – please support us.

1. Type of your vessel?	<input type="checkbox"/> Container Ship <input type="checkbox"/> Tanker <input type="checkbox"/> Bulk Cargo <input type="checkbox"/> Cruise Ship <input type="checkbox"/> General Cargo Other: _____
2. Under which flag does the ship you work on sail?	
3. How old are you?	<input type="checkbox"/> 16 – 18 <input type="checkbox"/> 31 – 50 <input type="checkbox"/> 19 – 30 <input type="checkbox"/> > 50
4. What is your gender?	<input type="checkbox"/> Male <input type="checkbox"/> Non-binary <input type="checkbox"/> Female <input type="checkbox"/> prefer not to say
5. What is your rank?	
6. What is your nationality?	
7. How long is your contract in total?	_____ months
8. How long are you on board now?	_____ months
9. How are you feeling?	
10. Is there a possibility of shore leave in current port?	<input type="checkbox"/> Yes No, because of instructions/ requirements of: <input type="checkbox"/> Master <input type="checkbox"/> Shipping company <input type="checkbox"/> Authorities Other: _____
11. When was your last shore leave on this vessel?	_____ months ago
12. How long was this last shore leave?	_____ hours
13. Was there any shore leave on this vessel that you were denied?	<input type="checkbox"/> No Yes, because of instructions/ requirements of: <input type="checkbox"/> Master <input type="checkbox"/> Shipping company <input type="checkbox"/> Authorities Other: _____
14. Please only answer if your answer to question 13 was yes: Which are ports, where shore leave was denied?	
15. What do you prefer to do on shore leave? (multiple entries possible)	<input type="checkbox"/> Shopping <input type="checkbox"/> Sightseeing <input type="checkbox"/> Physical activities like sports <input type="checkbox"/> Talking to other people <input type="checkbox"/> Seafarers club Other: _____
16. What could be done to improve shore leave?	

Thank you very much for responding to the survey. Keep safe & all the best!

## WAS KÖNNTE GETAN WERDEN, UM LANDGANG ZU VERBESSERN?

Ausgewählte Antworten  
der befragten Seeleute

- ”Free car service in every port =).
- ”Hopefully, other countries will not asked for fees for shore pass.
- ”Nothing more, your service is already at best.
- ”Time management on job order so that everyone will have a chance to go shore.
- ”Keep support for shore leave.
- ”I’m very satisfied with the seamen center.
- ”Early notice from ship, updated contact details.
- ”More bus or taxi for crew because sometimes nothing.  
☺ Danke =)
- ”Access phones and the internet to contact family.
- ”Frequent visits to the ship by Seamans Mission.
- ”Longer ports stays, more personnel onboard.
- ”Very much appreciated for the free service.
- ”There should be database available online to seafarers to check whether shore leave available to particular ports (mostly asian ports). Because master sometimes says ‘No shore leave’ and we have no option to verify that.
- ”Good communication.
- ”Put the port close to the beach ☺.
- ”1. Take off 6on/6off please. It is exhausting.  
2. Reduce shore pass costs.  
3. Provide free shuttle service (don’t make shore leaves into business).