



PSYCHOSOZIALE AUSWIRKUNGEN  
DER CORONA-PANDEMIE UND DES  
KRIEGES IN DER UKRAINE  
AUF DIE LEBENS- UND ARBEITSWELT  
DER SEELEUTE AN BORD



Impulspapier des Arbeitskreises Berufsbildung und Soziales  
für den Ständigen Fachausschuss des Deutschen Nautischen Vereins

## Inhaltsverzeichnis

I.	Einleitung.....	3
II.	Übersicht Impulse .....	5
III.	Globale Crewchange-Krise.....	8
IV.	Verstöße gegen die Pflicht zur medizinischen Versorgung ....	12
V.	Landgang.....	14
VI.	Internetzugang an Bord .....	17
VII.	Der Krieg in der Ukraine .....	19
VIII.	Auswirkungen der Pandemie auf die Ausbildung und auf den Nachwuchs.....	22
	1.1 Ausbildung an Bord.....	22
	1.2 Überbetriebliche Ausbbildung .....	23
	1.3 Ausbildung an beruflichen Schulen.....	23
	1.4 Ausbildung an Fachschulen .....	24
	1.5 Ausbildung an Hochschulen.....	25
	2. Auswirkungen auf die Ausbildung .....	25
	2.1 Ferienfahrerprogramm .....	27
	3. Welche Erfahrungen können auf zukünftige Ereignisse übertragen werden? .....	27

# **Psychosozialen Auswirkungen der Corona Pandemie und des Krieges in der Ukraine auf die Situation der Seeleute an Bord**

## **Einleitung**

Männer und Frauen in der Berufsschifffahrt arbeiten generell unter einem hohen psychischen Belastungsdruck. Ein hohes Maß an Verantwortung für das Schiff, die Ladung und vor allem für die Crew, die stetig wachsenden Anforderungen durch Behörden und Verwaltung, die besonderen Herausforderungen der Schifffahrt wie z.B. Wetterbedingungen und Klima, lange Abwesenheiten von zu Hause und von der Familie, tägliche Zeitverschiebungen, Fatigue, Einsamkeit und Monotonie. All dies sind lediglich die alltäglichen Belastungen denen Seeleute ausgesetzt sind. Hinzu kommen die außergewöhnlichen psychischen Belastungen nach belastenden Ereignissen, wie z.B. nach Unfällen, insbesondere mit Todesfolge, Person über Bord, Piratenüberfällen oder aktuell bei der Verwicklung in Kriegsgeschehnisse.

Mit der Corona-Pandemie und seit Februar dieses Jahres nun auch durch den Krieg in der Ukraine haben die psychosozialen Belastungsfaktoren für Seeleute an Bord noch einmal deutlich zugenommen. Beide Krisen wirken sich konkret auf das Leben der Menschen an Bord aus, ohne dass diese eigenständig in der Lage wären, aktiv eine Veränderung bzw. Verbesserung der Situation herbeizuführen. Das vorliegende Impulspapier beschreibt die zusätzlichen psychosozialen Belastungsfaktoren und ihre teilweise dramatischen Folgen, die sich aus der Corona-Pandemie und dem Krieg in der Ukraine für die Seeleute ergeben haben. Es soll dazu beitragen, in zukünftigen Krisen die psychosozialen Belastungsfaktoren für die Seeleute zu minimieren bzw. wenn möglich, diese zu vermeiden.

In Anbetracht der Sicherheit und Gesundheit der Seeleute und mit Blick auf die hohe, systemrelevante Rolle, die Seeleute für unsere Gesellschaft innehaben, ist es von großer Bedeutung, künftig psychische Belastungen an Bord zu mindern. Letztendlich geht es

auch darum, die Attraktivität des Berufes zu erhalten und die maritimen Kompetenzen für unsere Gesellschaft zu erhalten.

Der Arbeitskreis Berufsbildung und Soziales des Ständigen Fachausschusses des Deutschen Nautischen Vereins hat sich in den zurückliegenden Monaten mit den Auswirkungen der beiden außergewöhnlichen Krisen auf die Situation der Seeleute an Bord beschäftigt. In dem vorliegenden Papier ist die Auseinandersetzung mit der Thematik in sechs Abschnitte gegliedert, die sich jeweils einem besonderen Aspekt widmen. Dabei ist der Aspekt „Ausbildung“, mit Blick auf seine Bedeutung für die Zukunft der deutschen Schifffahrt, etwas umfangreicher und detaillierter ausgeführt.

Jeder Abschnitt endet jeweils mit einem Impuls oder einer Empfehlung. Zur besseren Übersicht sind die sechs Impulse zusammengefasst und dem Gesamtbericht vorangestellt.

## **Übersicht Impulse**

### **Globale Crewchange-Krise**

Wir sind uns bewusst, dass die Pandemie eine schwierige Zeit für die globale Gemeinschaft ist, und können nachvollziehen, dass sich die Regierungen in erster Linie auf die unmittelbare gesundheitliche Notlage konzentrieren. Doch darf dies nicht zu Lasten der Seeleute, ihrer Gesundheit und damit der Sicherheit der Schiffe, unserer Küstengewässer und der globalen Lieferketten gehen.

Vor diesem Hintergrund wird an die internationale Staatengemeinschaft appelliert, den Aufrufen höchster UN-Gremien und dem Beispiel vieler Regierungen zu folgen, die Häfen offen zu lassen, Crewwechsel zu ermöglichen und die Seeleute als „Key Workers“ von Restriktionen auszunehmen.

### **Verstöße gegen die Pflicht zur medizinischen Versorgung**

Wir begrüßen die geplanten Änderungen der MLC, 2006 und fordern alle Hafenstaaten auf, diese in jedem Einzelfall umzusetzen und Seeleuten bei Bedarf unverzüglich die benötigte medizinische Versorgung zukommen zu lassen.

### **Landgang**

Wir begrüßen die großen Anstrengungen und das Engagement, des hafenärztlichen Dienstes, der zuständigen Behörden, Reedereien, Agenturen und der Seemannsmissionen, Seeleuten einen aktuellen Impfschutz zu ermöglichen. Gleichsam fordern wir alle zuständigen Verantwortlichen in den Behörden, Reedereien, Agenturen und den Schiffsführungen dazu nachdrücklich auf, wann immer und wo immer es möglich ist, ihren Seeleuten die Möglichkeit zu bieten, von ihrem Recht des Landganges Gebrauch machen zu können.

### **Internetzugang an Bord**

Wir begrüßen die Empfehlung zur MLC Konvention, die Seeleuten an Bord, wo dies möglich und praktikabel ist, zukünftig uneingeschränkte Internet-Konnektivität ermöglichen soll. Sollten

den Seeleuten Gebühren berechnet werden, sollten diese kostenneutral sein.

Wir unterstützen ausdrücklich die Empfehlung an die Hafenstaaten, die Infrastruktur auszubauen, um Seeleuten im Hafen und auf Reede einen Zugang zum Internet zu ermöglichen. Sollten den Seeleuten dafür Gebühren berechnet werden, sollten diese kostenneutral sein.

### **Der Krieg in der Ukraine**

Wir begrüßen das große Engagement der vielen Reedereien und ihrer Mitarbeiter\*innen, ihre ukrainischen Kolleg\*innen zu unterstützen. Vielen Seeleuten und ihren Familien konnte so eine sichere Unterkunft und ein neues (wenigstens vorübergehendes) zu Hause vermittelt werden.

Mit Blick auf die Situation an Bord empfehlen wir, das Konfliktpotential zu minimieren und ukrainische und russische Staatsbürger, wenn nicht ausdrücklich anders gewünscht, an Bord zu trennen.

### **Auswirkungen der Pandemie auf die Ausbildung und den Nachwuchs**

Die Corona Pandemie stellt die Auszubildenden, Schüler und Studierende gleichermaßen wie auch Lehrkräfte und weitere, an der Ausbildung junger Menschen im maritimen Sektor Beteiligte vor Herausforderungen. Diese Analyse hat gezeigt, dass die Studien-, Schul- und Ausbildungsabbrecher nicht über dem Durchschnitt der letzten Jahre liegen. Die Arbeitsgruppe kann, bezogen auf psychosozialen Belastungen, keine wesentlichen Aussagen treffen, da diese kaum beobachtet wurden. Die Ausbildung an Land ist von der Pandemie zwar zeitweise stark beeinträchtigt gewesen, jedoch nicht so stark wie unter den Bedingungen in der Seefahrt. Hier sind keine Fälle bekannt geworden, da man nur indirekt mit der Seefahrt zu tun hat und an Land arbeitet. Auch ein Verlust der Attraktivität der maritimen Berufe kann nach dieser Analyse nicht erkannt werden, da viele Anstrengungen unternommen wurden, um die Ausbildung möglichst gut organisiert durchführen zu können und, wie oben schon erwähnt, die Abbrecherquote nicht über

dem Durchschnitt der letzten Jahre liegt. Im Gegenteil, die maritime Branche tritt wieder stärker ins öffentliche Bewusstsein, da die Lieferketten medial stärker aufgezeigt werden, wenn Probleme zu erwarten sind. Dies zeigen die Beispiele geschlossener Häfen in China. Der globale Handel war lange unsichtbar, nun ist er wieder zu erkennen und mit ihm auch die globale Vernetzung. Vielleicht hilft das auch die Attraktivität der maritimen Berufsbilder weiter zu steigern.

## I. Globale Crewchange-Krise

Die internationale Völkergemeinschaft wurde durch die COVID 19-Pandemie im Frühjahr 2020 auf unvorhersehbare Weise global getroffen. Die regulatorischen Reaktionen der einzelnen nationalen Regierungen auf die Pandemie unterschieden sich jedoch zum Teil sehr stark voneinander.

Flüge wurden annulliert, Grenzen geschlossen, Transite untersagt – mit erheblichen Auswirkungen im operativen und sozialen Bereich der Seeschifffahrt.

Weltweit leisten ca. 1,9 Mio. Seefahrer\*innen an Bord von etwa 74.000 Handelsschiffen tagtäglich ihren Beitrag und sichern als essentielles Glied der komplexen globalen Lieferketten die sichere Versorgung der Bevölkerung mit medizinischen Vorräten, Lebensmitteln und Rohstoffen.

(vergl. <https://www.ics-shipping.org/publication/seafarer-workforce-report-2021-edition/>)

Jeden Monat wechseln 200.000 Seeleute, weil ihre Dienstzeit an Bord endet. Doch dieses System geriet mit Ausbruch der Pandemie aus dem Gleichgewicht. Denn um einen Crew-Wechsel möglich zu machen, muss zum einen ein Hafen erlauben, dass Seeleute von oder an Bord eines Schiffes gehen können. Zum anderen muss es von einem Flughafen in der Nähe Flüge in die Heimat der Seeleute geben – und die Seeleute müssen in ihren Heimatstaat einreisen dürfen. Außerdem muss zeitgleich ein Ersatz an Bord gelangen, damit das Schiff seine Reise fortsetzen kann.

Das Außerkraftsetzen dieses normalerweise gut getakteten Uhrwerks führte dazu, dass viele Seeleute über viele Monate an Bord ihrer Schiffe festsäßen und nicht den Heimweg zu Familie und Freunden antreten konnten, zu Spitzenzeiten waren bis zu 400.000 Seeleute betroffen. Einige von ihnen warteten länger als die von der Maritime Labour Convention, 2006 vorgeschriebene Maximalverweildauer an Bord vergeblich auf ihre Ablösung.

Auch die Landmitarbeiter wurden durch die oftmals willkürlichen Restriktionen vieler Nationalstaaten, die mangelnden Flugkapazitäten



und die ständig wechselnden Regularien vor beträchtliche ressourcenbindende und zeitaufwändige – und auch finanzielle – Herausforderungen gestellt. Und wurden zudem immer wieder mit den Enttäuschungen und dem verständlichen Frust ihrer Kollegen auf See konfrontiert, wenn ein Besatzungswechsel doch wieder einmal nicht durchgeführt werden konnte.

Während sich die Situation international, vor allem in wichtigen Hubs in Ostasien sehr volatil gestaltete und die Bestimmungen ständigen Änderungen und Anpassungen unterworfen waren, bemühte sich Europa – nach anfänglichen Alleingängen der Mitgliedstaaten – um die Schaffung eines einheitlichen Rechtsrahmens.

Insbesondere der Bundesregierung kam in diesem Zusammenhang eine Vorbildfunktion zu. Als einer der ersten EU-Mitgliedstaaten hatte die Bundesrepublik Berufsseeleute und weiteres Schifffahrtspersonal als „key personnel“ anerkannt, die Grenzen auch für Drittstaatler zum Zweck des Crewwechsels geöffnet und auf Quarantäne bei als Besatzungsmitglieder einreisenden Seeleuten in Deutschland verzichtet. Auch bei der Erteilung von Schengen-Visa, die angesichts der oftmals geschlossenen Konsularvertretungen in den Herkunftsländern verstärkt als sog. Visa on Arrival ausgestellt werden mussten, fand die Bundespolizei in der Regel pragmatische Lösungen.

In anderen Teilen der Welt blieb die Crewchange-Krise dagegen über lange Zeit überaus dynamisch und hat zum Teil auch heute noch erhebliche Auswirkungen, bis hin zu der Tatsache, dass in vielen Häfen ein Wechsel nach wie vor nicht möglich ist oder von vornherein von den Reedereien mangels Planbarkeit und Verlässlichkeit vermieden wird.

Das Anliegen der Seeleute hat in der Crewchange-Krise von internationalen Organisationen und Gremien viel Unterstützung erfahren:

In verschiedenen Leitlinien, Empfehlungen und Resolutionen haben IMO, ILO und die EU-Kommission die jeweiligen Mitgliedstaaten wiederholt aufgefordert, Seeleute als systemrelevantes

„key personnel“ anzuerkennen, sie von Reiserestriktionen auszunehmen und prioritär zu impfen.

Die IMO hat frühzeitig in der Pandemie, die von ICS in Zusammenarbeit mit dem Sozialpartner ITF und anderen internationalen Schifffahrtsverbänden erstellten Protokolle zur Erleichterung von Besatzungswechseln veröffentlicht und ihre Mitgliedstaaten zur zügigen Implementierung aufgefordert.

Ein dringender Appell an die nationalen Regierungen, ihre Häfen und Flughäfen für Crewwechsel zu öffnen und Transits zuzulassen, erfolgte im Mai 2020 durch drei UN-Organisationen gleichzeitig (IMO, ILO und ICAO) – ein historisch einmaliger Aufruf.

In der sog. Neptune Declaration on Seafarer Wellbeing and Crew Change haben über 850 Unternehmen und Organisationen einen weltweiten Aufruf zum Handeln unterzeichnet, um dem dringenden Bedürfnis nach Crewwechseln Nachdruck zu verleihen.

Bei einem im Juli 2020 von der britischen Regierung organisierten globalen Gipfeltreffen der Transportminister wurden globale Vereinfachungen für Crew Wechsel gefordert und konkrete Erleichterungen besprochen. Die gemeinsame Erklärung unterzeichneten neben den Philippinen, Indonesien, Vereinigten Arabischen Emirate und den USA auch Deutschland, Griechenland u.a.m.

Am Rande der UN-Generalversammlung im September 2020 betonte UN-Generalsekretär António Guterres in einem Grußwort, dass alle Regierungen die Frauen und Männer auf See dringend als Key Workers anerkennen müssten und warnte vor einer „zunehmenden humanitären Krise“.

Papst Franziskus dankte den Seeleuten für ihren Dienst und ihre Opferbereitschaft und rief ebenfalls dazu auf, Seeleuten, die weltweit aufgrund der Corona-Pandemie in Häfen festsitzen, an Weihnachten die Heimreise zu ermöglichen. Dafür sollten sich Regierungen einsetzen.

Trotz dieser erheblichen Bemühungen von internationalen Organisationen, Gewerkschaften, Unternehmen und einigen Regierungen und des einmaligen Schulterschlusses der Sozialpartner auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene, deren enge und konstruktive Zusammenarbeit während der Pandemie ausdrücklich vom ILO Generalsekretär gelobt wurde, hielten – und halten – viele Regierungen an ihren restriktiven Bestimmungen gegenüber Seeleuten fest.

Seemännische Tätigkeiten gelten sowohl physisch als auch psychisch als höchst anspruchsvolle Tätigkeiten. Ohne notwendige Erholungszeiten erhöht sich das Risiko von Unfällen auf See. Um die einschlägigen internationalen Seeverkehrsvorschriften zum Schutz von Gesundheit, Sicherheit und Wohlergehen einzuhalten als auch den sicheren Transport lebenswichtiger Güter und Produkte auf dem Seeweg zu gewährleisten, muss sichergestellt werden, dass Seeleute nach ihrer regulären Dienstzeit an Bord abgelöst werden und sie zur Erholung in ihre Heimat zurückkehren können.

### **Impuls**

Wir sind uns bewusst, dass die Pandemie eine schwierige Zeit für die globale Gemeinschaft ist, und können nachvollziehen, dass sich die Regierungen in erster Linie auf die unmittelbare gesundheitliche Notlage konzentrieren. Doch darf dies nicht zu Lasten der Seeleute, ihrer Gesundheit und damit der Sicherheit der Schiffe, unserer Küstengewässer und der globalen Lieferketten gehen.

Vor diesem Hintergrund wird an die internationale Staatengemeinschaft appelliert, den Aufrufen höchster UN-Gremien und dem Beispiel vieler Regierungen zu folgen, die Häfen offen zu lassen, Crewwechsel zu ermöglichen und die Seeleute als „Key Workers“ von Restriktionen auszunehmen.

## **II. Verstöße gegen die Pflicht zur medizinischen Versorgung**

### **Nachschärfung der MLC, 2006**

Die Maritime Labour Convention (MLC, 2006), die 2006 maßgeblich auf Betreiben der internationalen Seeleute- und Reederverbände von der International Labour Organisation (ILO) in Genf verabschiedet und bis dato von 101 Mitgliedstaaten mit einer Bruttoreaumzahl von über 90% der Welthandelsflotte ratifiziert wurde, ist der erste völkerrechtliche Vertrag, der weltweite verbindliche Mindeststandards für menschenwürdige Arbeits- und Lebensbedingungen vorschreibt – eine Errungenschaft, auf die die Branche zu Recht stolz sein kann.

Während der COVID 19-Pandemie zeigten sich jedoch auch die Schwachstellen der Konvention. Viele Mitgliedstaaten verstießen gegen ihre Vorschriften und beriefen sich auf höhere Gewalt. Insbesondere die medizinische Hilfeleistung in den Häfen, eines der Grundprinzipien der MLC, 2006, wurde von vielen Staaten missachtet. Und das nicht nur von Ländern mit maroden Gesundheitssystemen. Vor allem zu Beginn der Pandemie wurde auch wiederholt von Fällen berichtet, in denen hoch entwickelte Industrienationen dringend benötigte medizinische Betreuung von Seeleuten unter Berufung auf die öffentliche Gesundheit verweigert hatten. Das galt gleichermaßen für Fälle von Corona-Ausbrüchen an Bord als auch für andere medizinische Notfälle, in denen Besatzungsmitglieder mit Schlaganfällen, Zahnwurzelentzündungen, Knochenbrüchen etc. gezwungen waren, weiterzufahren in der Hoffnung, dass der nächste Hafen seiner Verpflichtung aus MLC nachkommt und die benötigte medizinische Hilfe leistet.

Diese Situation ist untragbar und in jedem Einzelfall nicht akzeptabel.

Ebenso wenig hinnehmbar sind die Fälle, in denen Hafenstaaten die Anlandnahme von Leichnamen von an Bord verstorbenen Besatzungsmitgliedern und ihre Rückführung in die Heimat verweigerten, die ebenfalls während der Pandemie vermehrt auftraten. Zum Teil wurden in Kühlräumen aufgebahrte Leichname

über Wochen weiter auf See mitgeführt, bis sich endlich ein Hafen bereit erklärte, ihn von Bord zu nehmen. Auch das ein klarer Verstoß gegen die Vorgaben der MLC, 2006.

Die IMO hat während der Pandemie mit Unterstützung von ICS, ITF und anderen Schifffahrtsverbänden erstellte Leitlinien für die unverzügliche Abmusterung zur medizinischen Versorgung veröffentlicht und die Mitgliedstaaten wiederholt aufgefordert, ihren Verpflichtungen aus MLC, 2006 nachzukommen.

Im Februar 2021 hat die ILO in einem ungewöhnlich scharfen Report Flaggen- und Hafenstaaten vorgeworfen, wesentliche Vorschriften der MLC, 2006 gebrochen zu haben. Besonders vernichtend fiel die Kritik dafür aus, dass in vielen Fällen Seeleuten die medizinische Behandlung verweigert wurde, was mehrfach zu Todesfällen führte.

Als direkte Konsequenz hat das Special Tripartite Committee der ILO in seiner Sitzung Anfang Mai 2022 beschlossen, die Vorschriften der MLC, 2006 zur medizinischen Versorgung nachzuschärfen und den Mitgliedstaaten vorzuschreiben, diesen Verpflichtungen nachzukommen, ohne dass sie sich auf höhere Gewalt oder Gründe der öffentlichen Gesundheit zurückziehen können. Zudem wurde ein – nicht abschließender – Katalog zur Definition „medizinischer Notfall“ erstellt.

### **Impuls**

Wir begrüßen die geplanten Änderungen der MLC, 2006 und fordern alle Hafenstaaten auf, diese in jedem Einzelfall umzusetzen und Seeleuten bei Bedarf unverzüglich die benötigte medizinische Versorgung zukommen zu lassen.

### **III. Landgang**

Eine der größten Einschränkungen, die die Corona-Pandemie mit sich brachte und die bis heute eine enorme Auswirkung auf die psychosoziale Situation der Seeleute an Bord hat, ist die Verweigerung des Rechtes auf Landgang. Das Recht auf Landgang ist im Sinne einer freiheitlichen, demokratischen Rechtsauffassung ein Grundpfeiler der Achtung der Würde des Menschen und seiner Freiheitsrechte. Dieses Recht auf Landgang ist durch die MLC-Konvention, 2006 (Regulation 4.4) ausdrücklich garantiert.

Zu Beginn der Corona Pandemie wurde die Beschneidung des Rechtes auf Landgang, ausgeübt sowohl von den Hafenstaaten als auch von Reedereien, als Maßnahme zur Bekämpfung der Pandemie vollzogen. Die Hafenstaaten verboten den Landgang, um die Bevölkerung ihres Landes zu schützen, die Reedereien und Schiffsführungen, um die Crew an Bord zu schützen.

Insbesondere durch den anfänglich fehlenden Impfschutz und den strikten Lockdowns an Land, wurden die restriktiven Maßnahmen in der Regel von den Seeleuten akzeptiert. Mit Blick auf die medizinische Versorgung der Seeleute war und ist das Landgangsverbot jedoch inakzeptabel und widerspricht der Verpflichtung der Hafenstaaten, die medizinische Versorgung der Seeleute sicherzustellen. An dieser Stelle begrüßen wir ausdrücklich die neuerlichen Anpassungen an die MLC-Konvention, 2006 (Regulation 4.1), die die Sicherstellung der medizinischen Versorgung unterstreichen.

Mittlerweile sind in den allermeisten Ländern die Restriktionen und Maßnahmen zur Bekämpfung der Pandemie aufgehoben, mindestens aber deutlich gelockert. Trotzdem erleben wir, dass es für sehr viele Seeleute nach wie vor nicht möglich ist, an Land zu gehen.

In einer aktuellen, repräsentativen Umfrage der Deutschen Seemannsmission Hamburg-Harburg im April 2022, gaben 52% (294 von 570) der befragten Seeleute an, keine Möglichkeit zu haben, an Land gehen zu können.

Die Ursachen für das Landgangsverbot sehen 60% der Befragten in den Vorgaben der Reedereien und 11% in den Anweisungen des Kapitäns. 25 % gaben als Ursache die Vorgaben der Hafenbehörden oder hafenstaatliche Regelungen an. Diese Zahlen legen nahe, dass in den allermeisten Fällen das Landgangsverbot nicht auf den gesundheitspolitischen Entscheidungen der zuständigen Behörden zum Schutz der Bevölkerung beruhen, sondern Maßnahmen sind, um einen störungsfreien Schiffsbetrieb sicherzustellen.

Der Wunsch nach Landgang wurde in der Befragung von 477 Seeleuten (84%) bestätigt, lediglich 80 Seeleute (14 %) gaben an, von der Möglichkeit keinen Gebrauch machen zu wollen. Die Besucherzahlen der beiden größten deutschen Seemannsclubs, dem Duckdalben in Hamburg und dem Welcome in Bremerhaven, spiegeln dies ebenfalls wider, wenngleich die Motive für Landgang nicht ausschließlich Besuche in den Seemannsclubs sein müssen.

	2019	2020	2021	2022 Jan - Mai
Duckdalben Hamburg	29.717	7.484	3.968	4.813
Welcome Bremerhaven	16.228	5.985	6.651	4.636

Der dramatische Rückgang der Besucherzahlen in 2020 und 2021 gegenüber 2019 ist vermutlich auf Landgangsverbote zurückzuführen, die zu einem erhöhten Anteil auf gesundheitspolitische Entscheidungen der Behörden zurückzuführen sind. Hingegen legen die niedrigen Besucherzahlen in den ersten fünf Monaten des Jahres 2022 nahe, dass ein verordnetes Landgangsverbot seitens der Reedereien oder der Schiffsführungen einen Besuch verhinderte, da mittlerweile die gesetzlichen Beschränkungen aufgehoben sind.

Eine vergleichende Studie der Universität Uppsala von 2021, (Fr. Dr. Paukztat u.A.) zeigt einen deutlichen Anstieg von Angstzuständen und Depressionen bei Seeleuten an Bord in der Zeit der Pandemie. Dieses Ergebnis könnte vermutlich auch bei einer Untersuchung der Bevölkerung an Land festgestellt werden, allerdings gilt es zu bedenken, dass die psychischen Belastungen, denen Seeleute generell ausgesetzt sind, im Vergleich zu den Landberufen deutlich

erhöht ist. An erster Stelle Trennung von der Familie, Freunden und dem sozialen Umfeld, verbunden mit Einsamkeit, einer hohen Arbeitsbelastung, Schichtbetrieb und Fatigue sind alltägliche psychosoziale Belastungen, die in manchen Fällen zu psychischen Erkrankungen wie Angstzuständen und Depressionen führen können oder diese befördern.

Ein Anstieg dieser Erkrankungen, hervorgerufen durch die Pandemie oder durch die katastrophale Kriegssituation in der Ukraine, gefährdet die betroffenen Seeleute und insgesamt den sicheren Betrieb des Schiffes. Im Sinne der Gesundheit der Seeleute und eines sicheren Schiffsbetriebes sollten daher alle möglichen Maßnahmen ergriffen werden, um die psychischen Belastungen der Seeleute zu reduzieren. In Bezug auf das Recht auf Landgang bleibt daher festzuhalten, dass Behörden, Reedereien und Schiffsführungen dies, wo und wann immer ermöglichen sollten. Ein wichtiger Aspekt dabei ist selbstverständlich die Sicherstellung eines umfänglichen und aktuellen Impfschutzes.

Landgang ermöglicht den Seeleuten für eine kurze Zeit, Abstand von der Enge ihres Schiffes, von der Omnipräsenz des Arbeitsplatzes und seiner Hierarchie und u.U. auch, Konflikten an Bord temporär zu entfliehen. Der Landgang gibt neue Impulse, Anreize und i.d.R. positive Erlebnisse, die für die allermeisten Seeleute ursächlichste Motivationen sind, weshalb sie ihren Beruf ergriffen haben. Können sie diese in ihrem Alltag wieder finden, bestärkt sie dies in ihrer Selbstwirksamkeit und verstärkt ihre individuelle Resilienz gegenüber Krisen und belastenden Herausforderungen.

### **Impuls:**

Wir begrüßen die großen Anstrengungen und das Engagement, des hafenärztlichen Dienstes, der zuständigen Behörden, Reedereien, Agenturen und der Seemannsmissionen, Seeleuten einen aktuellen Impfschutz zu ermöglichen. Gleichsam fordern wir alle zuständigen Verantwortlichen in den Behörden, Reedereien, Agenturen und den Schiffsführungen dazu nachdrücklich auf, wann immer und wo immer es möglich ist, ihren Seeleuten die Möglichkeit zu bieten, von ihrem Recht des Landganges Gebrauch machen zu können.



## **IV. Internetzugang an Bord**

Während an Land Internetzugang für den Einzelnen ständig verfügbar ist, ist dies an Bord oftmals kaum oder nur sehr begrenzt der Fall. Dies bedeutet nicht nur eingeschränkten Zugang zu Informationen und Teilhabe am familiären und sozialen/ gesellschaftlichen Leben, sondern beeinträchtigt auch die Leistungsfähigkeit von Seeleuten und wird zukünftig auch immer mehr junge Menschen davon abhalten, auf Schiffen zu arbeiten. Hieraus ergibt sich ein steigender Druck, unbeschränkten Internetzugang an Bord zur Verfügung zu stellen.

### **Mentale Auswirkungen**

Anders als an Land ist der Internetzugang für Menschen auf Schiffen sehr eingeschränkt. Es ist belegt, dass die Trennung von Familie und Freunden die Hauptursache für Stress bei Seeleuten ist. Anders als bei Menschen an Land ist während der Zeit an Bord der Austausch mit vertrauten, geliebten Menschen nur unregelmäßig möglich. Dabei ist allgemein anerkannt, dass Kommunikation mit vertrauten Menschen einen wichtigen Teil zur Entspannung des Einzelnen beiträgt. Auf Grund von oftmals gemischten Nationalitäten mit unterschiedlichem kulturellem Hintergrund und reduzierten Besatzungszahlen haben sich die Chancen an Bord deutlich reduziert, so eine Vertrauensperson zu finden.

Das Gefühl von „allem“ ausgeschlossen und isoliert zu sein steigert das Bedürfnis, dies durch Internetnutzung zu kompensieren. Mehr noch: Die Tatsache, dass „der Rest der Welt“ heutzutage dank Internet jederzeit verbunden ist, verstärkt für Seeleute noch das Gefühl von der Familie und Freunden ausgeschlossen zu sein. Dies kann ein Gefühl von Kontrollverlust für das eigene Leben nach sich ziehen. Kontrolle ist jedoch ein wesentlicher Faktor zum Erhalt der persönlichen Resilienz (psychische Widerstandsfähigkeit).

### **Praktische Auswirkungen**

Seeleute benennen die „Suche nach Netz“ als festen Bestandteil ihres Lebens. Dies bedeutet in der Praxis, dass für einzelne Seeleute die ständige Hoffnung auf Empfang und der damit verbundene Blick aufs Handy den Alltag bestimmt. Dies kann bis zur Beeinträchtigung der

Schlafenszeiten führen, wenn in diesem Zeitraum Landnähe mit möglichem Handynetzt erwartet oder zumindest erhofft wird. Ebenso verfolgen Angehörige über das AIS-Signal vielfach den Kurs und die aktuelle Position des Schiffes und erwarten daher in diesen, z.T. sehr kleinen Zeitfenstern der Landnähe, eine Erreichbarkeit der Seeleute. Auch dies kann in oben beschriebener Weise den Alltag des Einzelnen an Bord beeinflussen. Die Auswirkungen von regelmäßiger Ablenkung und Schlafmangel sind für die Schiffs- und Arbeitssicherheit offensichtlich.

### **Bereitschaft an Bord zu gehen**

Zukünftig wird die Internetverfügbarkeit zunehmend ein entscheidender Faktor sein, ob junge, gut ausgebildete Menschen ihr Arbeitsleben auf See verbringen möchten. Ebenso wie es mehr und mehr ein wesentliches Kriterium sein, ob sich qualifizierte Seeleute für oder gegen eine Reederei entscheiden.

### **Impuls**

Wir begrüßen die Empfehlung zur MLC Konvention, die Seeleuten an Bord, wo dies möglich und praktikabel ist, zukünftig uneingeschränkte Internet-Konnektivität ermöglichen soll. Sollten den Seeleuten Gebühren berechnet werden, sollten diese kostenneutral sein.

Wir unterstützen ausdrücklich die Empfehlung an die Hafenstaaten, die Infrastruktur auszubauen, um Seeleuten im Hafen und auf Reede einen Zugang zum Internet zu ermöglichen. Sollten den Seeleuten dafür Gebühren berechnet werden, sollten diese kostenneutral sein.

## V. Der Krieg in der Ukraine

Der andauernde Angriffskrieg, den Russland gegen die Ukraine führt, hat einen massiven Einfluss auf die maritime Wirtschaft und auf die internationale Schifffahrt.

„Der Krieg stellt eine ernsthafte und unmittelbare Bedrohung für die Sicherheit von Besatzungen und Schiffen dar, die in der Region operieren. Zu Beginn des Konfliktes waren ungefähr 2000 Seeleute an Bord von 94 Schiffen in ukrainischen Häfen gestrandet. Diese Zahl nimmt langsam ab, dennoch stellt die Versorgung der Seeleute auf den verbliebenen Schiffen ein sehr ernstes Problem dar. Neben den Gefahren, die sich aus Bombardierungen ergeben, fehlt es an Nahrung, Treibstoff, Frischwasser und anderen lebenswichtigen Vorräten.“ (vergl. <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/MaritimeSecurityandSafetyintheBlackSeaandSeaofAzov.aspx>)

Die kriegerischen Handlungen im Schwarzen – und Asowschen Meer, denen viele Seeleute aus unterschiedlichen Herkunftsländern ausgeliefert sind, sind lebensbedrohlich, nicht hinnehmbar und auf das schärfste zu verurteilen. Sie gefährden die Gesundheit und das Wohlergehen gerade der Menschen, die unsere Gesellschaften mit Gütern aller Art versorgen und die mit ihrem Einsatz einen enormen Beitrag zum Wohlstand, Frieden und Völkerverständigung leisten.“

In dem [Seafarer Workforce Report](#), herausgegeben 2021 von BIMCO und ICS, heißt es, dass 1.89 Millionen Seeleute auf über 74.000 Schiffen der Welthandelsflotte im Einsatz sind. Davon sind 198.123 (10.5%) russische und 76.442 (4%) ukrainische Seeleute. Zusammen sind das 14,5 % aller Seeleute auf den Schiffen der Welthandelsflotte.

Nach Angaben des Verbandes Deutscher Reeder leisten rund 5.000 Seeleute aus Russland und der Ukraine ihren Dienst an Bord von Schiffen deutscher Reeder – häufig gemeinsam als Teil der internationalen Schiffsbesatzungen.

Bereits vor dem Ukraine Krieg hatten sowohl die Seeleute als auch die Reedereien, bedingt durch die restriktiven Reisbeschränkungen aufgrund der Corona-Pandemie, große Schwierigkeiten bei der

Repatriierung und Rückreise in die Heimatländer. Damit verbunden waren große Herausforderungen bei notwendigen Besatzungswechseln, abhängig davon, welche Nationen ihren Seeleuten die Möglichkeit einräumten, das jeweilige Heimatland zu verlassen.

Die russischen und ukrainischen Seeleute standen den Reedereien in dieser Zeit mit einer hohen Zuverlässigkeit zur Verfügung und sind daher gerne und häufig auf den Schiffen in der internationalen Fahrt eingesetzt worden. Dies ist durch den Krieg in der Ukraine vor allem zum Nachteil der betroffenen Seeleute beider Nationen oftmals nicht mehr möglich. Dabei muss betont werden, dass Seeleute nicht aufgrund ihrer Nationalität vorverurteilt werden dürfen. Es ist nicht der Krieg der russischen Menschen und schon gar nicht der russischen Seeleute, sondern es ist der Krieg der russischen Regierung gegen das ukrainische Volk.

Für viele russische Seeleute kommt es an Bord zu schwierigen und belastenden Situationen im kollegialen Miteinander. Sie sind häufig gegen den Angriff auf die Ukraine eingestellt und schämen sich für ihr Land, vor allem, wenn wie in nicht wenigen Fällen, beide Nationalitäten sogar Verwandte im jeweils anderen Land haben.

Für die ukrainischen Seeleute ist emotional wie wirtschaftlich eine sehr prekäre Lage eingetreten, da sie keine Beschäftigung an Bord annehmen können, wenn sie sich aktuell in der Ukraine aufhalten. Damit ist die Einkommensgrundlage der Seeleute und ihrer Familien weggebrochen.

Für die sich an Bord befindlichen ukrainischen Seeleute ist die finanzielle Situation aktuell zwar besser, fernab der Heimat leben und arbeiten sie jedoch in ständiger Angst und großer Sorge um ihre Familien, ihr Hab und Gut und nicht zuletzt um ihre Heimat. Neben großen Schwierigkeiten, z.B. bei der Auszahlung der Heuern auf die Gehaltskonten der Seeleute -dies gilt im Übrigen auch für die russischen Seeleute- sind es vor allem die ungeklärten Fragen nach einer lebenswerten, guten und sicheren Zukunft und nach einer

Heimat, in der diese Zukunft stattfinden kann, die die ukrainischen Seeleute großen psychischen Belastungen aussetzen.

In den allermeisten Fällen gelingt es den Seeleuten beider Nationalitäten den Konflikt an Bord nicht zu thematisieren und möglichen Auseinandersetzungen darüber aus dem Weg zu gehen. Körperliche Auseinandersetzungen und Gewaltandrohungen sind bis auf wenige Einzelfälle nicht bekannt geworden. Die Kriegereignisse können jedoch zu unvorhersehbaren Auseinandersetzungen und zu großen psychischen Belastungen im kollegialen Miteinander führen, was viele Reedereien mittlerweile dazu bewogen hat, beide Nationalitäten nicht mehr gemeinsam auf einem Schiff einzusetzen, wenn dies nicht ausdrücklich von den betroffenen Seeleuten gewünscht wird.

Wichtig in diesem Konflikt ist es, den Seeleuten Zugang zu einem größtmöglichen Maß an Information und Aufklärung zu ermöglichen. Dazu gehört auch die selbstkritische Auseinandersetzung mit den eigenen Medien, vor allem den Sozialen Mediennetzwerken und die Erkenntnis, dass die Wahrheit im Krieg das Erste ist, was geopfert wird. Der Zugang zu Medien und vor allem der Kontakt zur Familie und zu dem eigenen sozialen Umfeld ist in der Kriegssituation immanent wichtig für die Seeleute. Soweit möglich und praktikabel, sollte daher an Bord ein uneingeschränkter und kostengünstiger Zugang zum Internet ermöglicht werden.

### **Impuls**

Wir begrüßen das große Engagement der vielen Reedereien und ihrer Mitarbeiter\*innen, ihre ukrainischen Kolleg\*innen zu unterstützen. Vielen Seeleuten und ihren Familien konnte so eine sichere Unterkunft und ein neues (wenigstens vorübergehendes) zu Hause vermittelt werden.

Mit Blick auf die Situation an Bord empfehlen wir, das Konfliktpotential zu minimieren und ukrainische und russische Staatsbürger, wenn nicht ausdrücklich anders gewünscht, an Bord zu trennen.

## **VI. Auswirkungen der Pandemie auf die Ausbildung und auf den Nachwuchs**

### **1.1 Ausbildung an Bord**

Die Auswirkungen der Pandemie und der daraus resultierenden Schutzmaßnahmen betrafen auch die Ausbildung an Bord. Sowohl die duale Berufsausbildung zum/zur Schiffsmechaniker/in als auch praktische Ausbildung OA wurde in unterschiedlich starkem Maß durch verschiedene Faktoren eingeschränkt:

- Reduzierte/verlängerte Einsatzzeiten durch Schwierigkeiten bei der Ablöseorganisation und daraus resultierende Verschiebungen in der Ausbildungsplanung
- Reduzierte Verfügbarkeit von Ausbildungsplätzen an Bord
- Lange Wartezeiten vor Einsätzen
- Vernachlässigung der Ausbildung (z.B. durch Einsatz bei der Überwachung/Umsetzung der Hygienemaßnahmen)
- Kurzarbeit

Die Auswertung der Befragung von auszubildenden Schiffsmechaniker/innen für 2021 durch die Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt e.V. (BBS) ergab:

- von 92 befragten Schiffsmechaniker/innen fühlten sich 63 negativ betroffen (23 nicht)
- 3 Ausbildungsverlängerung
- 19 lange Einsatzzeiten
- 11 lange Urlaubszeiten
- 21 Vernachlässigung der Ausbildung
- 3 Kurzarbeit
- 27 sonstiges

## **1.2 Überbetriebliche Ausbildung**

Bei der Ausbildung der Schiffsmechaniker/innen und der Technischen Offiziersassistent/innen kam es zu Verschiebungen der überbetrieblichen Ausbildung (Metall). Dies erforderte nicht nur einen erhöhten Organisationsaufwand auf allen Seiten, sondern führte auch teilweise zu Verlängerung der Ausbildung bzw. Verzögerungen im Studium.

Auch durch STCW vorgeschriebene Lehrgänge (Basic Safety, Rescue Boat, Advanced Fire Fighting) wurden verschoben oder fielen ganz aus. Dies führte in Einzelfällen zu Verzögerungen bei den Bordeinsätzen, im Studium oder auch einmal zu einem Wegfall der Förderung aus dem Begabtenprogramm, bevor der Kurs nachgeholt werden konnte.

## **1.3 Ausbildung an beruflichen Schulen**

Der durch die Pandemie plötzlich notwendig gewordene Distanzunterricht traf die Schul- und Hochschul-Standorte in unterschiedlichen Stadien der Vorbereitung. Für alle bedeutete die plötzliche Umstellung jedoch einen enormen zeitlichen und personellen Kraftakt.

Probleme durch unterschiedliche Systemvoraussetzungen erschwerten die Datenübertragung.

Die stellenweise vorgeschriebene Kohortenbildung führte zu einem hohen Organisationsaufwand und erhöhter Reisetätigkeit für Schüler.

Die Wechsel zwischen Präsenz- und Distanzunterricht erfolgten teilweise sehr plötzlich, was gerade bei den ohnehin schon eng getakteten Schulzeitblöcken zu Schwierigkeiten führte, die Themenkomplexe in der vorgesehenen Zeit abzuarbeiten.

Anschaunungsunterricht und praktische Unterweisungen können im Distanzunterricht nicht angeboten werden und mussten anders abgedeckt werden.

Zusätzlich ergaben sich längere Prüfungszeiten durch vorgegebene Abstände bei praktischen Prüfungen sowie durch getrennte Prüfungen für Kohorten.

#### **1.4 Ausbildung an Fachschulen**

Um die Abschlussprüfung zum Nautischen Wachoffizier durchführen zu können, wird ein medizinisches Praktikum an einer medizinischen Notfalleinrichtung vorgeschrieben. Medizinische Einrichtungen waren für Externe nur schwer zugänglich, da die medizinischen Einrichtungen in der Pandemiezeit überlastet waren. Damit war der Abschluss des Bildungsganges Nautischer Wachoffizier gefährdet. Schüler, die kein medizinisches Notfallpraktikum vorweisen konnten, mussten die Ausbildung verlängern.

Auch an den Fachschulen wurde Distanzunterricht eingeführt. Dies konnte durch unterschiedliche Lern-Management-Plattformen bei theoretischen Themen sehr gut angewendet werden. Alle notwendigen praktischen Labore und Simulationen mussten verschoben werden. Hier wurde ein erheblicher organisatorischer Aufwand nötig, um alle ausgefallenen Labore und Simulationen in der noch zur Verfügung stehenden Zeit durchführen zu können. Labore, die über die vorgeschriebene Anzahl hinausgingen, konnten nicht mehr abgesichert werden.

Zur Unterlegung der Unterrichte werden während der Ausbildung Schulbesuche mit den Schülern in maritime Unternehmen, Vereine, Behörden und weitere Stellen durchgeführt. Diese Besuche konnten während der Pandemie ebenfalls nicht durchgeführt werden.



## **1.5 Ausbildung an Hochschulen**

Eine kurze Interaktion mit dem Bereich Seefahrt, Anlagentechnik und Logistik der Hochschule Wismar ergab folgendes Bild zur Situation an Hochschulen: Es wurden Verlängerungen der Regelstudienzeit um bis zu vier Semester beantragt und unter gegebenen Umständen auch bewilligt. Auch Laborübungen mussten in kleineren Gruppen durchgeführt werden und sind damit unter erheblichem Aufwand organisiert worden. Weitere Sonderregelungen wurden getroffen, um Leer- bzw. Wartezeiten zu reduzieren und Praktika optimal nutzen zu können.

Auch an diesen Umständen ist zu erkennen, dass die maritime Wirtschaft und damit die Berufswahl im maritimen Bereich einen hohen Stellenwert hat. Denn auch unter schwierigen Bedingungen wurden Möglichkeiten geschaffen, um das Studium weiterführen zu können.

## **2. Auswirkungen auf die Ausbildung**

Gespräche mit Schiffsmechaniker Auszubildenden im dritten Ausbildungsjahr des Jahres 2022 ließen erkennen, dass es hier und da Landgangsverbote gab. Diese Landgangsverbote sind zum Teil von den staatlichen Behörden angeordnet worden. Es wurde aber auch mitgeteilt, dass auch Kapitäne auf diese Entscheidung Einfluss nahmen. Daher kann man sagen, dass die Frage nach einem Verbot des Landganges auf behördlicher Ebene sowie auf subjektiver, Führungsebene entschieden wurde. Ebenfalls wurde angemerkt, dass je nach Fahrtgebiet gar kein Landgang während der gesamten Seefahrtzeit möglich war.

Ein wesentlicher Faktor für Schiffsmechaniker Auszubildende ist die Möglichkeit in den Häfen an Land zu gehen. Sie wählen diese Berufsausbildung unter anderem um mit anderen Völkern, Kulturen in Berührung zu kommen, um die Lebensweise anderer Länder

kennen zu lernen. Diesen Fakt zeigte auch eine Umfrage zum Thema *„Erhalt des Maritimen - Know-Hows“ zur Vorbereitung eines nationalen Runden Tisches „Maritime Daseinsvorsorge“* im Arbeitskreis Berufsbildung und Soziales des DNV e.V., welche unter Schiffsmechaniker Auszubildenden im Jahr 2021 durchgeführt wurde. Also dem Jahr, in dem die Corona Pandemie auch schon aktiv war. In dieser Umfrage ist ebenfalls ersichtlich, dass 17 von 20 Schiffsmechaniker Auszubildende die Ausbildung wieder durchführen würden.

Daher kann man wohl davon ausgehen, dass die Attraktivität eher weniger unter diesem Aspekt leidet. Sicherlich wird sich eine geringe Anzahl von jungen Menschen von dem Fakt lenken lassen, diese Ausbildung nicht zu wählen, wenn Landgangsverbote in derartigen Lagen bestehen, denn auch dies wurde in Gesprächen mit Schiffsmechaniker-Auszubildenden betont, wenn auch sehr selten.

Aus Befragungen und Gesprächen der BBS kristallisierte sich auch besonders die schlechte oder teilweise nicht vorhandene Internetanbindung als negativer Faktor heraus. Dies hatte zur Folge, dass auch Schwierigkeiten bei der Fernunterrichtung von Auszubildenden an Bord entstanden, wenn diese nicht rechtzeitig zum Schulzeitblock abgelöst werden konnten.

Allgemein wurden die Ablöseschwierigkeiten auch negativ aufgenommen, wie ca. 1/3 der befragten Schüler in den Schulzeitblöcken angab.

Die Auflösungsquote bei den Ausbildungsverträgen zum Schiffsmechaniker/zur Schiffsmechanikerin war im ersten Jahr der Pandemie sogar deutlich niedriger als in den Jahren zuvor. Sie ist zwar im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr wieder um ein paar Prozentpunkte gestiegen, befindet sich aber immer noch im normalen Schwankungsbereich über die letzten 5 Jahre und immer noch

deutlich unter den im Berufsbildungsbericht 2021 des Bundesministeriums für Bildung und Forschung für die Jahre 2016-2019 veröffentlichten Zahlen.

## **2.1 Ferienfahrerprogramm**

Das Ferienfahrerprogramm des Deutschen Maritimen Zentrums und des Verband Deutscher Reeder, ermöglicht es Schüler\*innen allgemeinbildender Schulen in den Ferien ein Praktikum an Bord eines Seeschiffes zu absolvieren, um eine gute Entscheidungsgrundlage für oder gegen eine Karriere in der Seefahrt zu schaffen. Es ist mit das wichtigste Mittel zur Nachwuchsgewinnung für das Personal an Bord, insbesondere um auch die jungen Menschen anzusprechen, die keinen familiären oder anderen engeren Kontakt mit der Seefahrt haben.

Pandemie bedingt musste das Programm 2020 abgesagt werden. Die Reisemöglichkeiten, behördliche Vorgaben und auch andere Unsicherheiten machten eine Durchführung unmöglich.

Im Jahr 2021 wurde das Programm wieder aufgenommen. In dem Jahr hatten sich insgesamt 36 Schüler\*innen beworben. Davon konnten 21 Bewerber\*innen vermittelt werden, 3 haben ihre Bewerbung zurückgezogen, 2 Bewerber\*innen waren keine Schüler mehr und 10 musste abgesagt werden.

Im Jahr 2022 wird das Programm ebenfalls durchgeführt.

## **3. Welche Erfahrungen können auf zukünftige Ereignisse übertragen werden?**

Diverse Erfahrungen wurden von den Stellen, die an der Ausbildung von maritimem Personal beteiligt sind, gemacht. Die wichtigste Erfahrung an Bildungseinrichtungen ist die didaktisch-pädagogische Aufbereitung digitaler Unterrichtsstunden. Die didaktisch pädagogische Aufbereitung bedarf einer neuen, anderen Herangehensweise. Nachfolgende Punkte sollen dies in nicht abschließender Weise kurz beleuchten. Dazu gehört der Umgang mit digitalen Unterrichtsformaten. Digitale Lern-Management

Plattformen sind in einer großen Zahl vorhanden, doch müssen sich Lehrkräfte und Schüler erst im Umgang damit zurechtfinden. Die Motivation der Schüler vor dem PC ist weitaus schwieriger als im Klassenraum. Zuhause werden die Schüler von allerlei Dingen abgelenkt, die sich in der nahen Umgebung befinden. Um diese Erfahrungen nicht zu verlieren ist es notwendig, gemachte Erfahrungen zu dokumentieren, um im Falle zukünftiger Ereignisse auf diese zurückgreifen zu können. Für den Wandel hin zur digitalen Schule sind diese Erfahrungen unerlässlich.

Ein zweiter Punkt, der sich in derartigen Zuständen zeigt, ist die Erledigung von Aufgaben durch Schüler, Studierende und Bildungsträger zu einem sehr frühen, noch möglichen Zeitpunkt in der Ausbildung. Dazu ist auf die folgende Redensart zu verweisen, welche die Aussage unterstreicht: „Was du heute kannst besorgen, das verschiebe nicht auf morgen.“ Ein abgearbeitetes Praktikum wird so nicht zur Stolperfalle vor den Prüfungen, um nur ein Beispiel zu nennen.

Weiterhin wurde die Erfahrung gemacht, dass sich die Welt quasi über Nacht wandelt und sich der Schulbetrieb neu erfinden muss. Hierzu besagen die Erfahrung, dass auch derart tiefgreifende Veränderungen gemeistert werden können, wenn sich das Kollegium schnellstmöglich zusammensetzt, den weiteren Verlauf der Ausbildung organisatorisch sinnvoll plant und Hand in Hand gearbeitet wird. Dies gelingt aber nur zusammen im Team.

### **Impuls**

Die Corona Pandemie stellt die Auszubildenden, Schüler und Studierende gleichermaßen wie auch Lehrkräfte und weitere, an der Ausbildung junger Menschen im maritimen Sektor Beteiligte vor Herausforderungen. Diese Analyse hat gezeigt, dass die Studien-, Schul- und Ausbildungsabbrecher nicht über dem Durchschnitt der letzten Jahre liegen. Die Arbeitsgruppe kann, bezogen auf psychosozialen Belastungen, keine wesentlichen Aussagen treffen,

da diese kaum beobachtet wurden. Die Ausbildung an Land ist von der Pandemie zwar zeitweise stark beeinträchtigt gewesen, jedoch nicht so stark wie unter den Bedingungen in der Seefahrt. Hier sind keine Fälle bekannt geworden, da man nur indirekt mit der Seefahrt zu tun hat und an Land arbeitet. Auch ein Verlust der Attraktivität der maritimen Berufe kann nach dieser Analyse nicht erkannt werden, da viele Anstrengungen unternommen wurden, um die Ausbildung möglichst gut organisiert durchführen zu können und, wie oben schon erwähnt, die Abbrecherquote nicht über dem Durchschnitt der letzten Jahre liegt. Im Gegenteil, die maritime Branche tritt wieder stärker ins öffentliche Bewusstsein, da die Lieferketten medial stärker aufgezeigt werden, wenn Probleme zu erwarten sind. Dies zeigen die Beispiele geschlossener Häfen in China. Der globale Handel war lange unsichtbar, nun ist er wieder zu erkennen und mit ihm auch die globale Vernetzung. Vielleicht hilft das auch die Attraktivität der maritimen Berufsbilder weiter zu steigern.