



© [M] ZEIT ONLINE, Bildvorlage: The Outlaw Ocean Project/Ferdi Armando, Einar Ollua and Esteban Medina San Martín

74 Chinesische Fischereiflotte

Seine Seefahrt in den Tod

Die chinesische Hochsee-Fangflotte ist für Gewalt, Ausbeutung und Umweltverbrechen verantwortlich. Ihre 6500 Schiffe sind zum größten Lieferanten für Fisch und Meeresfrüchte auf der Welt geworden – bis in die Kühltruhen deutscher Supermärkte.

Von Ian Urbina, Joe Galvin, Maya Martin, Susan Ryan, Daniel Murphy und Austin Brush
Aus der ZEIT Nr. 43/2023 11. Oktober 2023

45 Verschenken Zusammenfassen

Inhalt Auf einer Seite lesen

Dieser Report entstand in Zusammenarbeit mit *The Outlaw Ocean Project*, einer Nichtregierungsorganisation, die investigativen Journalismus zu den Themen Menschenrechte, Arbeitsrechte und Umweltverbrechen auf dem Meer betreibt. Sie wurde 2019 von dem US-amerikanischen Journalisten Ian Urbina ins Leben gerufen und hat ihren Hauptsitz in Washington, D. C. Die Rechercherinnen und Rechercheure dort kommen aus den USA, Europa und Südamerika. Hier werden wir weitere Artikel über Chinas Hochsee-Fangflotte veröffentlichen.

Am 8. März 2021, in den frühen Morgenstunden, lief ein kleines Motorslauchboot unauffällig in den Hafen von Montevideo ein. Es lud einen sterbenden Seemann ab und fuhr schnell wieder fort.

Der Seemann war ein zierlicher 20-jähriger Indonesier namens Daniel Aritonang, und er hatte anderthalb Jahre zuvor auf einem chinesischen Fangschiff für Tintenfische angeheuert, der *Zhen Fa 7*. Jetzt war er kaum noch bei Bewusstsein, er hatte zwei blaue Augen, Prellungen am Oberkörper und Abdrücke eines Seils am Hals. Die Hände und Füße des Mannes waren abgedunsen und hatten die Größe von Melonen erreicht. Im Krankenhaus erzählte er einer Übersetzerin, dass er geschlagen und gewürgt worden sei, er habe seit Tagen nichts mehr gegessen. "Bitte, wo sind meine Freunde?", hat er nach Auskunft der Übersetzerin gesagt. "Ich habe Angst."

Diese letzten Szenen aus dem Leben von Daniel Aritonang konnten für diesen Report aus einer Fülle von Interviews mit Augenzeugen, Berichten von Rettungskräften, Ärzten und Strafverfolgungsbehörden und mithilfe von Fotos nachvollzogen werden, und sie fanden nicht zufällig in Montevideo statt. Der Hafen in der Hauptstadt von Uruguay ist einer der verkehrsreichsten auf der Welt und ein beliebter Anlaufpunkt für chinesische Fangschiffe, die sich auf Tintenfische spezialisieren. Mehrere Hundert solcher Schiffe kreuzen seit Jahren durch die reichhaltigen Fanggründe vor der südamerikanischen Südküste, und in Montevideo tanken sie, lassen Reparaturen durchführen und füllen ihre Vorräte auf. Das gilt dort als unkompliziert und günstig.

In diesem Hafen sind über die vergangenen zehn Jahre auch etliche tote Seeleute abgeladen worden, im Schnitt passierte das alle zwei Monate. Meist kamen die Toten von chinesischen Tintenfisch-Fangschiffen, und immer wieder sind Indonesier darunter. In ihrer Heimat werden sie regelmäßig als sensationell günstige Arbeitskräfte für die chinesische Fangflotte angeworben.

Hinter der Geschichte

Ein internationales Journalistenteam war vier Jahre lang unterwegs, um einer kaum bekannten Macht auf den Weltmeeren nachzuspüren: China unterhält mit rund 6.500 Fernfangschiffen die größte Fischereiflotte der Welt. Die Zustände auf diesen Schiffen sind verheerend, Menschenrechtsverletzungen sind an der Tagesordnung, systematisch wird gegen internationale Fischereiabkommen verstoßen. Einige dieser Schiffe haben noch eine Art Nebenjob: Informationen zu sammeln und gelegentlich mit Militärschiffen zusammenzuarbeiten. Der Fisch, den diese chinesische Schattenflotte fängt, landet auch in Deutschland.

Was wir zeigen

Die Herausforderungen

Die Quellenlage

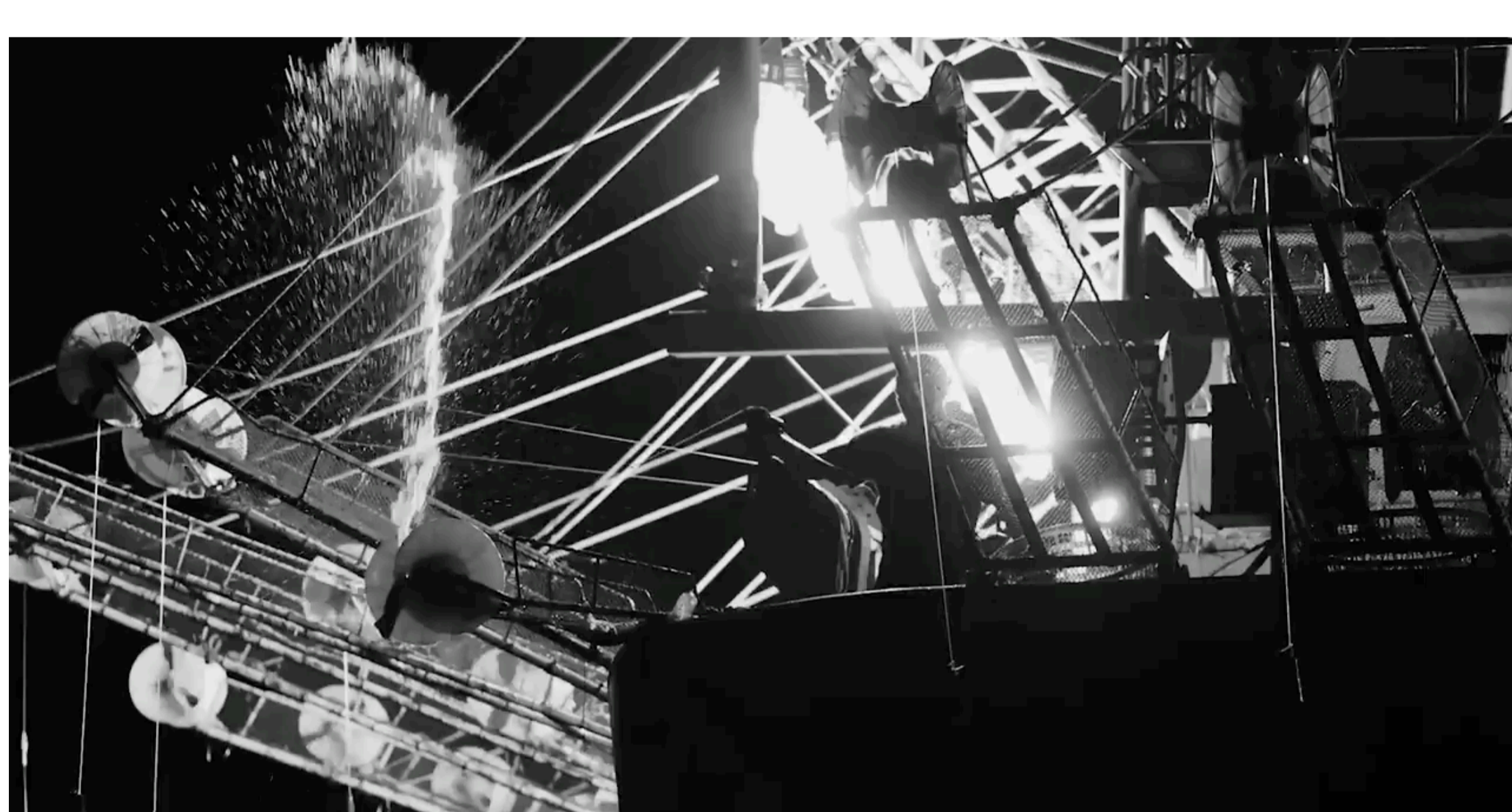
Der Seemann Aritonang von der *Zhen Fa 7* war ein einziges Rädchen in der wohl gewaltigsten maritimen Großunternehmung aller Zeiten. Die rasant wachsende Nachfrage nach Fisch und Meeresfrüchten hat China darauf gebracht, eine Hochsee-Fangflotte von inzwischen rund 6500 Schiffen über die Weltmeere zu schicken. Kein anderes Land kommt da heran, Unternehmen aus den USA und Europa etwa betreiben jeweils bloß ein paar Hundert solcher Schiffe. Die Volksrepublik besitzt oder betreibt inzwischen auch Terminals in mehr als 90 Häfen in aller Welt und hat sich durch solche Investitionen viele politische Freunde in den Küstennationen Südamerikas und Westafrikas gemacht. China ist heute die unangefochtene Welt-Fischfang-Supermacht.

Der Preis dafür ist allerdings schrecklich. Fischfang ist ohnehin schon als der tödlichste Beruf der Welt bekannt. Aber auf den chinesischen Fangschiffen – vor allem solchen für Tintenfische – herrschen besonders brutale Bedingungen. Schuldknechtschaft und Menschenhandel gehören hier zur Tagesordnung, ebenso wie Gewalt, Vernachlässigung von kriminellstem Ausmaß, völlig vermeidbare Verletzungen der Crewmitglieder und immer wieder Todesfälle. Das US-Arbeitsministerium hat kürzlich eine Untersuchung über die chinesische Fernfangflotte angestellt und spricht darin von "zahlreichen Fällen von Zwangsarbeit". Deutlicher noch sagt es Steve Trent, Chef der Londoner Aktivistengruppe Environmental Justice Foundation: "Die Menschenrechtsverletzungen auf diesen Schiffen finden in einem industriellen, globalen Maßstab statt."

Aus einem ganz anderen Grund wurde die chinesische Flotte erst 2021 in einem Report als "besonders besorgniserregend" gescholten: Die Genfer Organisation Global Initiative against Transnational Organized Crime berichtete, dass China zum größten Lieferanten von illegal gefangenem Fisch geworden sei. Von illegalem Fischfang ist die Rede, wenn die Fangflotten mit verbotenen Geräten und Fangmethoden vorgehen, wenn sie zum Beispiel zerstörerische Schleppnetze einsetzen oder wenn sie zu Zeiten und an Orten fischen, die gegen nationale, regionale oder internationale Gesetze und Vereinbarungen verstoßen.

Solche Abkommen dienen vor allem dazu, dass die Meere nicht komplett gefischt werden und bestimmte Spezies dabei ganz aussterben. Internationalen Abkommen unterwirft sich China aber viel seltener als andere Länder, und um Ermahnungen oder Medienenthüllungen schert man sich dort wenig. Das Land erteilt überhaupt vergleichsweise wenig Auskunft über seine Fangflotte und seine Fischverarbeitungsfabriken.

Am Ende landet solcher Fisch auf den Tellern von Verbrauchern in aller Welt – auch in Deutschland. Hierzulande kommt der größte Teil der Fischereiprodukte in den Supermarkt-Kühltheken, bei den Food-Lieferdiensten und in den Restaurants zwar aus der Europäischen Union, aber China ist trotzdem eines der wichtigsten Lieferländer. 109.000 Tonnen Fisch importierte Deutschland 2022 aus China.



Ein chinesisches Schiff fischt nach Tintenfischen © Ben Blankenship / The Outlaw Ocean Project

Die Bedeutung dieser riesigen Seafood-Armada geht für China allerdings weit über die Belieferung der Welt mit Fischereiprodukten hinaus. Das Land schafft damit Millionen von Arbeitsplätzen, kreierte Einkommen, ernährt seine eigene wachsende Mittelschicht. Im Ausland hilft die Flotte der Volksrepublik, neue Handelsrouten zu erschließen, und schafft politisches Kapital. Sie ist auch ein Druckmittel bei Gebietskonflikten und stärkt Chinas politischen Einfluss in Entwicklungsländern.

DIE ZEIT Dieser Artikel stammt aus der ZEIT Nr. 43/2023. Hier können Sie die gesamte Ausgabe lesen. [Ausgabe entdecken >](#)

"Viele Länder betreiben Raubfisch-Praktiken, aber China ist in einer ganz eigenen Kategorie – wegen der Größe seiner Flotte und weil das Land sie für seine geopolitischen Ambitionen einsetzt", sagt Ian Rabby. Er ist der Chef von I. R. Consilium, einer Beratungsfirma zur Meeressicherheit im US-amerikanischen Maryland, der unter anderem auch die Vereinten Nationen zu Verbrechen auf hoher See berät. "In keinem anderen Land ist der Anteil des Staatseigentums an der Flotte so hoch. Nirgendwo sonst sind Gesetze erlassen worden, nach denen Fangschiffe auch eine Überwachungsfunktion auf den Meeren ausüben und ihre Erkenntnisse an die Gewässer weiterer Staaten ein." Rabby zieht eine weitreichende Schlussfolgerung daraus, die inzwischen etliche Experten in seiner Branche teilen: "Sieht nach einer Fischereiflotte aus, aber an bestimmten Orten verfolgt sie auch militärische Ziele."

Seite 1/5 : Seine Seefahrt in den Tod Auf einer Seite lesen

Nächste Seite Kommentieren Teilen Link kopieren Drucken

China Indonesien Fischfang Fischerei Ausbeutung Umweltschaden Aktuelle Themen

Aktuelle Nachrichten / DIE ZEIT Archiv / Jahrgang 2023 / Ausgabe: 43 / Chinesische Fischereiflotte: Seine Seefahrt in den Tod

