

Dicke Luft, aber sicher

Kreuzfahrten Tester an Bord: Sie blicken hinter die Urlaubskulisse von Aida, Costa, MSC und Tui Cruises. Ihre Mission: Sicherheit, Arbeitsbedingungen und Umweltschutz checken.

Kreuzfahrtschiffe sind schwimmende Städte. Sie haben Pools, Restaurants, Shopping- und Fitnesszentren genauso an Bord wie Klär-, Müllverbrennungs- und Trinkwasseranlagen. Das größte Schiff in unserem Test, die MSC Seaview, kreuzt mit bis zu 6 600 Menschen die Meere (siehe Foto).

Er gewinnt immer mehr Fans, der Rundumsorglos-Urlaub mit maritimem Flair – auch zu Niedrigpreisen. Reisende erobern täglich neue Ziele im Vorbeischippern ohne Kofferpacken. Der Branchenverband Clia verzeichnet in Europa seit Jahren steigende Passagierzahlen. 2017 gingen allein aus Deutschland 2,2 Millionen Menschen an Bord. Die Reedereien vergrößern stetig ihre Flotten.

Doch wie sicher ist eine Kreuzfahrt mit Tausenden Personen an Bord? Wie leidet die Umwelt unter Abfall, Abgasen und Abwasser? Unter welchen Bedingungen arbeitet die Crew?

Die Stiftung Warentest hat vier große, auch in Deutschland aktive Kreuzfahrtanbieter geprüft: Aida Cruises, Costa Crociere, MSC Kreuzfahrten und Tui Cruises. Die Tester sind an Bord von zwölf Schiffen gegangen, haben etwa Anlagen inspiziert, aber auch Notfallpläne und andere Papiere gewälzt.

Fazit: Die Passagiere können sich sicher fühlen. Sie müssen aber in Kauf nehmen, dass ihre Reise zu Lasten der Umwelt und der Arbeiter an Bord geht. Natur und große Teile der Crew zahlen einen hohen Preis. ►►



FOTO: MSC CRUISES



Das haben wir getestet



Sicherheit
Seite 78



**Arbeits-
bedingungen**
Seite 81



**Umwelt-
schutz**
Seite 84

**Versicherungen
und Kostenfallen
an Bord:** Seite 93

Aida Cruises

Für die deutsche Marke der britisch-US-amerikanischen Carnival Corporation fahren 13 Schiffe. Vor allem deutschsprachige Gäste. **Im Test:** Aida Aura, Aida Bella, Aida Prima.

Sicherheit: gut

Arbeitsbedingungen: ausreichend

Umweltschutz: befriedigend bis ausreichend

Costa Crociere

Costa, die italienische Marke der Carnival Corporation, hat eine Flotte von 11 Schiffen, darunter viele eher ältere, mit internationalem Publikum. Die Bordsprache ist Englisch. **Im Test:** Costa Diadema, Costa Pacifica, Costa Victoria.

Sicherheit: gut

Arbeitsbedingungen: ausreichend

Umweltschutz: befriedigend bis ausreichend

MSC Kreuzfahrten

In der Flotte der weltweit größten, privat geführten Kreuzfahrtgesellschaft, MSC Cruises, fahren 15 Schiffe. Das Publikum ist international, die Bordsprache Englisch. **Im Test:** MSC Opera, MSC Orchestra, MSC Seaview.

Sicherheit: gut

Arbeitsbedingungen: ausreichend

Umweltschutz: ausreichend

Tui Cruises

Die recht junge Flotte der von Tui und Royal Caribbean gegründeten Reederei hat sechs Schiffe. Vor allem deutschsprachige Urlauber. **Im Test:** Mein Schiff 1, 2 und 5.

Sicherheit: gut

Arbeitsbedingungen: ausreichend

Umweltschutz: befriedigend bis ausreichend



Kein Grund zur Panik

Sicherheit Auf den Schiffen der vier Reedereien im Test reisen Passagiere sicher. Ein Problem sind kranke Urlauber.

Noch bevor die Leinen der „Mein Schiff 1“ von Tui Cruises losgeworfen sind, ertönt auf den Decks und in den Kabinen der Generalalarm. Passagiere strömen an den Sammelstellen zusammen. Während die Crew prüft, ob alle Passagiere da sind, versteckt sich einer unserer Prüfer in seiner Kabine. Nach nur drei Minuten entdeckt ihn ein Crewmitglied. Unaufgeregt wie kompromisslos fordert er auf: Mitkommen zur Sammelstation. Die Übung simuliert eine Evakuierung – am ersten Reisetag Pflicht für alle Kreuzfahrer.

Zwölf Schiffe im Test

Auf je drei Schiffen von Aida Cruises, Costa Crociere, MSC Kreuzfahrten und Tui Cruises haben Inspektoren im Auftrag der Stiftung Warentest nach Sicherheitsmängeln gesucht. Unsere Experten, darunter Kapitäne und Schiffsbetriebsingenieure, gingen der Frage nach: Wie sicher sind Ozeanriesen mit Tausenden Menschen an Bord? Sie beobachteten die Besatzung bei der Evaku-



ierungsübung, prüften Dokumente, inspizierten das Schiff – vom Pool übers Bordhospital bis zu Rettungswesten, Fluchtwegen und Relings. Zusätzlich baten wir um Übungen zur Bekämpfung von Brand und Wassereinbruch auf den Schiffen. Die Prüfer überzeugten sich an Bord sowie in Überwachungszentren an Land von Notfallplänen und -systemen. Die Reedereien waren kooperativ und gewährten Einblick – vom Maschinenraum bis auf die Brücke.

Die vier großen Kreuzfahrtanbieter auf dem deutschen Markt und ihre Schiffe bieten ein hohes Sicherheitsniveau. Nach dem Unglück der Costa Concordia im Januar 2012 haben die Reedereien für ein verbessertes Notfallmanagement gesorgt. Unsere Inspektoren hat das überzeugt.

Gut auf Notfälle vorbereitet

„Abandon Ship“, das Kommando zum Verlassen des Schiffs, gibt der Kapitän nur im absoluten Notfall; erst wenn etwa ein Brand außer Kontrolle gerät oder das Schiff zu

sinken oder kentern droht. Die Crews im Test zeigten sich auf diese Ausnahmesituation vorbereitet. Während der Übung zählten sie die Passagiere in den Sammelstationen mithilfe eines elektronischen Systems, für das sie die Bordkarten scanneten. Aida und Costa betreuen Menschen mit Handicap bei Evakuierungen, aber auch im Bordalltag am besten, etwa mit intensiv geschultem Personal und Treppenraupen oder Tragehilfen. Blitz- und Vibrationsalarmer warnen Hör- und Sehbehinderte.

Tipp: Geben Sie beim Buchen an, dass Sie im Notfall Unterstützung brauchen. Auch wenn Sie sehr groß oder schwer sind, sollten Sie es der Reederei vorab melden. Dann kann sie spezielle Rettungswesten oder gesondertes Personal einplanen.

Feuer und Wasser sind die größten Risiken an Bord. Brandgefährdete Orte gibt es zuhauf: Maschinenräume, Küchen, Wäschereien. Dringt Wasser durch ein Leck ein, kann es die Stabilität der Kreuzfahrtschiffe mit ihren hohen Aufbauten gefährden. Wie die Crews mit den Bedrohungen fertig werden, zeigten die Notfallübungen. Sie klappten auf allen Schiffen problemlos.

Trotz Schaden zurück in den Hafen

Einwandfreie Rettungsboote, -inseln und -westen sind auf allen Schiffen in hinreichender Zahl vorhanden. Dass aber immer

größere Kreuzfahrtschiffe vom Stapel laufen, erschwert zügige Evakuierungen, sagt Kapitän Thomas Jung, Professor für Nautik vom Institut für Maritime Simulation der Hochschule Bremen. „Neue Schiffe sind so konstruiert, dass sie selbst als ‚Rettungsboot‘ fungieren und trotz Schäden den nächsten Hafen erreichen.“ Das Prinzip heißt „Safe Return To Port“. Die Rückkehr zum Hafen ermöglichen etwa eine Notbrücke und Generatoren in abgetrennten Maschinenräumen, die auch Sanitäreanlagen weiter funktionieren lassen.

Tipp: Sicher sind alle Schiffe im Test. Besonders Sicherheitsbewusste können darauf achten, ein Schiff mit Baubeginn, der sogenannten Kiellegung, ab Juli 2010 zu buchen. Seither müssen sie so konstruiert sein, dass sie trotz Schäden den Hafen erreichen können. In der jungen Tui-Cruises-Flotte erfüllen fünf von sechs Schiffen die Kriterien, bei Costa keines der 11. Für eine Evakuierung sind sie dennoch gut gerüstet.

Stark reguliert, streng kontrolliert

Das routinierte Handeln der Crews in den Übungen kommt nicht von ungefähr. Die Reedereien setzen auf qualifiziertes technisches und nautisches Personal, bilden es stetig fort. Die Branche unterliegt Regeln und engmaschigen Kontrollen. Auf den Ungerechtigkeiten der Titanic reagierte die interna-

tionale Seefahrt mit Solas, der bis heute gültigen Konvention „Safety of Life at Seas“. Weitere Regelwerke folgten – oft nach tragischen Unfällen. An und unter Deck sind Kontrolleure häufiger Besuch, sie kommen zum Beispiel im Auftrag der Reeder, Hafen- oder Flaggenstaaten.

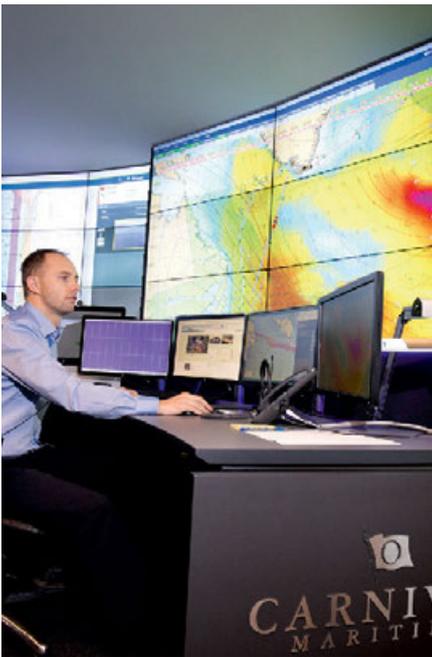
100 Jahre nach der Titanic

Auch die Havarie der Costa Concordia im Jahr 2012, also 100 Jahre nach dem Untergang der Titanic, führte zu einer neuen Dimension im Sicherheitsbewusstsein der Branche. Das Schiff lief vor der italienischen Insel Giglio auf Grund wegen einer Vielzahl von Fehlern.

Seitdem beobachten viele Reeder ihre Flotten verstärkt von Landzentren aus. Ähnlich der Flugüberwachung schippern dort Schiffe über die Monitore. Offiziere haben sie im Blick, genau wie Kurs-, Wetter- und See-, Stabilitäts- und Maschinendaten. Ein riskanter Kurs wie der der Costa Concordia würde heute einen Alarm und kritische Nachfragen durch die Crew an Land provozieren. Chef auf dem Schiff bleibt aber der Kapitän, für die Fernsteuerung von Schiffen gibt es bislang keine Rechtsgrundlage.

Landzentren unterstützen die Crews

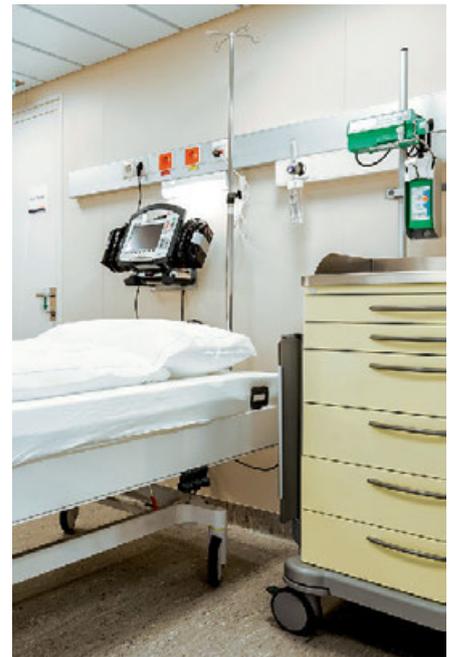
Die Zentren an Land versammeln im Notfall Experten, beraten und organisieren Hilfe. ►



Augen an Land. Reedereien überwachen die Flotte von Land aus, greifen auch auf Schiffsdaten zu.



Rettungsboote. Neuere Kreuzfahrtschiffe müssen im Notfall selbst das Rettungsboot sein.



Erste Hilfe. Bordhospitale leisten vor allem Erstversorgung. Reicht das nicht, wird ausgefliegen oder ausgebootet.

Unsere Prüfer haben das Notfallmanagement bewertet. Sehr konsequent setzt es die gemeinsame Zentrale von Aida und Costa um. Bei Tui Cruises läuft die Kommunikation etwas umständlich immer über zwei Zentren – eins in den USA, eins in Hamburg.

„Kranke zu isolieren, ist schwierig“

Häufiger als große Notfälle sind kleine Krisen an Bord. Dafür sind alle Schiffe im Test gerüstet. Unfällen am Pool könnten Aida, Costa und Tui Cruises besser vorbeugen: Nur bei MSC wachen ganzjährig Rettungsschwimmer. Die Bordhospitale leisten vor allem eine Erstversorgung. In Notfällen werden Passagiere mitunter ausgeflogen oder ausgebootet. Unsere Inspektoren fanden Schwächen: Bei Costa fehlten Defibrillatoren in öffentlichen Bereichen, bei Aida teilweise.

Tipp: Wir empfehlen eine Auslandsrankenversicherung abzuschließen, denn beispielsweise der Besuch des Bordarztes oder das Ausbooten können teuer werden.

Medien berichten immer wieder über Kreuzfahrtschiffe mit hunderten Erkrankten, insbesondere mit dem Norovirus. Der Magen-Darm-Infekt bricht an Bord relativ selten aus, ergab eine Studie der US-Gesund-

heitsbehörde CDC. Checken Passagiere schon mit einer Infektionskrankheit ein, wird es dennoch kritisch, sagt Dr. Dana Meißner, Leiterin für Forschung und Entwicklung am Institut für Schiffssicherheit. „Kranke an Bord zu isolieren ist schwierig. Klima- und Belüftungsanlagen sind verbunden, einzelne Bereiche sind kaum trennbar.“

Die Reedereien fragen die Gesundheit ihrer Gäste ab, bevor die an Bord gehen dürfen. MSC verzichtet auf diese wichtige Sicherheitsvorkehrung. Der Check hilft aber nur mit ehrlichen Passagieren. Bei einer Erkrankung kurz vor der Abreise empfehlen wir, Kontakt zur Reederei aufzunehmen und eine Lösung zu finden. Eine Reiserücktrittsversicherung mindert das finanzielle Risiko, aber auch ohne die Police sollten sich Erkrankte an den Kreuzfahrtanbieter wenden.

Nicht alle Reedereien machen es ihren Gästen einfach, zum sicheren Urlaub beizutragen. Obwohl sich Viren an Bord schnell übertragen können, fehlten in den Sanitäreinrichtungen von MSC und Costa Desinfektionsmittelspender, bei Aida teilweise. Tui Cruises hält auf Mein Schiff 1 und 5 clever zur Hygiene an: Wenn Passagiere die Spender nutzen, öffnet sich die elektronische Tür der Sanitäreinrichtungen automatisch. ■ ▶▶

Sicherheitsereignisse

Wir haben die vier Anbieter befragt, was bei ihnen an Bord passiert. Für alle vier Reedereien zusammengenommen wurden durchschnittlich pro Jahr Diebstähle am häufigsten gemeldet.

- 218** Diebstähle
- 69** Evakuierungen erkrankter Passagiere
- 67** Routenänderungen wegen Schlechtwetter
- 3** Personen-über-Bord-Unfälle
- 1** Ausbruch Magen-Darm-Infekt
- 0** Größere Brände
- 0** Kritische Wassereinträge
- 0** Vollständig evakuierte Schiffe

Quelle: Befragung der Anbieter im Test zu Sicherheitsereignissen in deren Flotten. Angaben von Aida, Costa und MSC: 1.1.2013 bis 31.12.2017; von Tui Cruises: 18.3.2009 bis 27.11.2018.



Risiko Mensch

Passagiere sollten nicht krank an Bord gehen, bei Krankheitssymptomen nach Reisebeginn schnell den Bordarzt informieren. Auch erfahrene Kreuzfahrer sollten Sicherheitsübung und Anweisungen der Crew ernst nehmen, denn jedes Schiff hat seine Eigenheiten. Und unbedingt das Anlegen der Rettungsweste üben.

Anke Scheiber, test-Projektleiterin



Sicherheit: Reedereien für Notfälle gut gerüstet

	Aida Cruises ²⁾	Tui Cruises	Costa Crociere	MSC Kreuzfahrten
Sicherheit auf Kreuzfahrtschiffen	100%¹⁾ gut (1,7)	gut (1,7)	gut (1,8)	gut (1,9)
Sicherheitsmanagement der Reederei	30% gut (1,7)	gut (1,9)	gut (1,8)	gut (1,8)
Sicherheitsstrategie und -management	+	+	+	+
Qualifikation der Besatzung	+	+	+	+
Zentrales Notfallmanagement	+	+	+	+
Persönliche Sicherheit an Bord	30% gut (1,8)	gut (1,6)	gut (2,1)	gut (1,8)
Allgemeine Sicherheitsvorkehrungen	++	+	+	+
Unfallprävention	+	+	+	++
Kriminalitätsprävention	++	++	++	+
Medizinische Versorgung	+	+	○	+
Sicherheit im Notfall an Bord	40% sehr gut (1,5)	gut (1,8)	gut (1,7)	gut (2,0)
Feuer	++	++	++	++
Wassereintrich	+	+	+	+
Evakuierung	++	++	++	++

Bewertungsschlüssel der Prüfergebnisse: ++ = Sehr gut (0,5–1,5). + = Gut (1,6–2,5). ○ = Befriedigend (2,6–3,5). ⊖ = Ausreichend (3,6–4,5). – = Mangelhaft (4,6–5,5).
Reihenfolge nach Gesamtbewertung Sicherheit auf Kreuzfahrtschiffen.
Bei gleichem Urteil Reihenfolge nach Alphabet. Siehe auch „So haben wir getestet“ auf S.88.
 1) Überprüfte Schiffe siehe Tabelle Umweltschutz S. 86. 2) Wegen eines Wertaufenthalts wurde eine der drei Sicherheitsinspektionen nicht auf der Aida Prima, sondern auf dem Schwesterschiff Aida Perla durchgeführt.



Parallelwelt auf dem Traumschiff

Arbeitsbedingungen Extremes Pensum, niedrige Löhne: Sozial engagieren sich die Reedereien eher wenig. Viele Seefahrer schufteten monatelang.

Draußen entspannen Urlauber am Pool, drinnen dämpfen dicke Teppiche die Schritte. Vorbei geht es am Café mit Meerblick, die Treppen hinunter und durch eine unscheinbare Tür mit der Aufschrift „Crew Only“. Dahinter beginnt eine Parallelwelt zur Traumschiff-Romantik: lange Korridore mit funktionalem Linoleum, Halogenlampen statt Sonne.

Männer in Overalls und Frauen in weißen Blusen wuseln vorbei. Sie arbeiten in der Küche, der Wäscherei, als Müllmann oder Zimmermädchen. In der Bäckerei, tief unten im Rumpf des Schiffes, bereitet Gabriel* Brot zu. Der Philippiner bleibt zehn Monate an Bord. Mit seinem Gehalt finanziert der 37-Jährige die Schule für seine vier Kinder. „Sie sollen später bessere Chancen haben als ich“, sagt Gabriel. Dafür nimmt er in Kauf, seine Familie nur einmal im Jahr zu sehen.

Gabriel und unzählige andere sorgen dafür, dass es den Urlaubern an nichts fehlt. Unter welchen Bedingungen sie arbeiten ►

* Name von der Redaktion geändert.



Im Akkord. Die Köche der MSC Opera bereiten Essen für etwa 2 600 Passagiere.



Wäscheberg voraus. Täglich kümmern sich Arbeiter auf der Aida Prima um Handtuch- und Bettwäscheberge.



Trinkgeld? Ja, aber

Günstige Kreuzfahrten – dank niedriger Löhne. Sollten Urlauber deshalb möglichst viel Trinkgeld geben? Einerseits freuen sich die Arbeiter und Arbeiterinnen darüber. Andererseits ändert das nichts am eigentlichen Problem. Fair wäre es, Seefahrer mit Lohnerhöhungen stärker an den Gewinnen der boomenden Branche zu beteiligen.

Claudia Till, test-Redakteurin



Auf der Hauptstraße. Am wichtigsten Gang unter Deck liegt unter anderem die Crew-Kantine.



In der Crew-Kantine. Für die internationale Besatzung stehen Speisen aus verschiedenen Ländern auf dem Plan.

und leben, wollten wir von vier bedeutenden Kreuzfahrtanbietern auf dem deutschen Markt wissen.

Aida, Costa, MSC und Tui Cruises gewähren uns detaillierten Einblick. Im Fokus der Untersuchung steht vor allem das Hotel- und Servicepersonal. Es macht einen großen Teil der Besatzung aus und gehört, anders als Offiziere oder das Hotelmanagement, zu den unteren Lohngruppen. Die Angaben der Reedereien überprüften wir anhand von Dokumenten wie Arbeitsverträgen und Lohnzetteln. Zudem sprachen wir auf zwölf Schiffen mit Crewmitgliedern, die wir selbst auswählten.

Zweiklassengesellschaft unter Deck

Hinter der Urlaubskulisse offenbart sich ein zwiespältiges Bild: Die Reedereien halten sich an gesetzliche Vorgaben und Tarifverträge – jedoch keine deutschen, sondern zum Beispiel mit dem Flaggenstaat ausgehandelte (siehe S. 83). Die erlauben ein hartes Pensum und niedrige Löhne. Bei den Arbeitsbedingungen schneiden die Reedereien deshalb nur ausreichend ab.

Auf dem kleinsten der untersuchten Schiffe, Aida Aura, arbeiten gut 400 Menschen, auf dem größten, MSC Seaview, mehr als 1400. Viele stammen aus Niedrig-

lohnländern außerhalb Europas, oft aus Indonesien, Indien und von den Philippinen. Unter Deck herrscht eine Zweiklassengesellschaft. Die wenigen höher qualifizierten Angestellten – häufig EU-Bürger – haben kürzere Verträge als Arbeiter mit niedriger Qualifikation. Ein deutscher Purser etwa, der Versorgungsoffizier, bleibt meist nicht länger als drei Monate an Bord und hat nach Vertragsende Anspruch auf Sozialleistungen. Küchen- und Deckhilfen, ergab unsere Untersuchung, verpflichten sich neun bis elf Monate am Stück. Sie verdienen weniger und erhalten vom Arbeitgeber nach Verlassen des Schiffs keine soziale Absicherung.

Nach zwei bis drei Monaten kehren viele Arbeiter mit neuem Vertrag aufs Schiff zurück. Etliche, mit denen wir gesprochen haben, machen jahrelang denselben Job – ohne in eine bessere Position aufzusteigen. Dennoch waren die meisten mit ihrer Arbeit zufrieden.

Knochenjob für etwas Wohlstand

Den Knochenjob akzeptieren die Arbeiter vor allem aus einem Grund: Sie verdienen mehr als für eine vergleichbare Position in ihrer Heimat. Sie wollen sich etwas Wohlstand aufbauen. Das Ehepaar Cuttaree* aus

Mauritius arbeitet auf demselben Schiff. Ihre neunjährige Tochter wächst bei den Großeltern auf. „Wir hoffen, dass wir in einigen Jahren genug Geld gespart haben und zu Hause bleiben können“, sagt die 29-jährige Kellnerin. Bis dahin hält sie mit ihrer Tochter übers Internet Kontakt.

Tui Cruises sagt nichts über Löhne

Wie viel Cuttaree und ihre Kollegen verdienen, durften unsere Prüfer einsehen. Einzig der Personaldienstleister von Tui Cruises, Sea Chefs, bei dem die Crew angestellt ist, verweigerte uns den Einblick. Für die fehlende Transparenz bewerten wir Tui Cruises in diesem Punkt mit mangelhaft.

3 bis 5 Dollar die Stunde

Die Reedereien zahlen mehr als 300 Arbeitsstunden pro Monat und Mitarbeiter aus, inklusive Überstunden. Dazu einen Freizeitausgleich. Konkrete Gehälter veröffentlichten wir auf Wunsch der Reedereien nicht. Sie liegen aber deutlich unter dem deutschen Mindestlohn. „Löhne zwischen 3 und 5 US-Dollar die Stunde sind keine Seltenheit“, sagt Maya Schwiegershausen-Güth von der Gewerkschaft Verdi und dem Verband der internationalen Transportarbeitergewerkschaften. Das ent-

spricht einem Stundenlohn von umgerechnet etwa 2,65 bis 4,40 Euro.

„Freie Tage gibt es nicht“

Seit 2013 gilt weltweit immerhin das See-arbeitsübereinkommen. Es erhebt Mindestanforderungen an Löhne, Arbeits- und Ruhezeiten und verpflichtet Reeder, Kost und Logis gratis zu stellen. Daran halten sich auch die Anbieter im Test.

Oft ackern die Angestellten täglich zehn bis zwölf Stunden, manchmal länger. Und das an sieben Tagen in der Woche. „Hier ist jeder Tag Montag“, sagt Danilo* aus den Philippinen, der als Deckhilfe arbeitet. „Egal ob Sonntag ist, dein Geburtstag oder Weihnachten. Freie Tage gibt es nicht.“ Zehn Monate sind Danilo und seine Kollegen ununterbrochen im Dienst. „Am Ende kann man einfach nicht mehr“, sagt auch Gabriel, der Bäcker. Sie und viele, mit denen wir gesprochen haben, wünschen sich kürzere Verträge oder wenigstens mal einen freien Tag.

An Bord ist ihr Zuhause eine fensterlose Kabine mit Stockbett, Spind und Schreibtisch, die sie sich zu zweit teilen. Auf MSC-

* Name von der Redaktion geändert.

Schiffen und Mein Schiff 2 wohnen bis zu vier in einer Kajüte. Der Platz ist vor allem den zahlenden Gästen vorbehalten.

Nach ihrem Restaurant-Dienst geht Tara* aus Indonesien gern in die Crew-Bar oder singt mit Kollegen Karaoke. Der Besatzung stehen auch Fitnessraum und Whirlpool zur Verfügung. Meist ist die 35-Jährige aber zu erschöpft. Am liebsten würde sie mal ausschlafen.

Die Welt bereisen, ohne sie zu sehen

Ähnlich sieht es bei Landgängen aus: Theoretisch können die Seefahrer fremde Länder sehen – praktisch fehlt ihnen dazu die Zeit. Wayan*, der als Müllmann von 7 bis 19 Uhr arbeitet, versucht dennoch, so oft wie möglich von Bord zu gehen, am liebsten in Neapel. Der Balinese und seine drei Mitbewohner wechseln sich ab: Einer darf an Land, die anderen übernehmen die Schicht. Öfter als einmal im Monat für einige Stunden klappt das selten.

Die extremen Arbeitszeiten und die geringen Löhne von Gabriel, Wayan und den anderen tragen dazu bei, dass Kreuzfahrten heute für viele erschwinglich sind. ■ ►►



Fahnenflucht

Jedes Schiff fährt unter der Flagge eines bestimmten Staats. Nach diesem richten sich etwa die Steuern, die ein Reeder zahlt. Beliebte sind besonders kostensparende Flaggen.



Italien



Malta



Panama

Gründe fürs Ausfliegen.

Kein Hochseeskreuzer fährt mehr unter deutscher Flagge. Reedereien profitieren laut Internationaler Transportarbeitergewerkschaft von einer niedrigeren Besteuerung, minimalen Vorschriften und sie können Arbeitskräfte zu geringeren Löhnen und längeren Arbeitszeiten engagieren als im Heimatland.

Steuern sparen. Aida Cruises, mit Sitz in Rostock, und die italienische Costa Crociere gehören zur britisch-US-amerikanischen Carnival Corporation. Ihre Schiffe fahren unter italienischer Flagge. Anders als in Deutschland müssen Schiffs-eigner in Italien keine Lohnsteuer abführen. Die Hochseeskreuzer von Tui Cruises hissen die maltesische Flagge. Malta erlässt großen Schiffen die Einkommensteuer.

Arbeitsrecht umgehen. MSC Cruises sitzt in der Schweiz. Die Schiffe sind in Malta oder Panama registriert. Neben niedrigen Steuern schreiben beide Länder keine Quote für Beschäftigte aus der EU vor. Unter Schwarz-Rot-Gold müssen ein Kapitän sowie ein Offizier aus dem Europäischen Wirtschaftsraum an Bord großer Schiffe sein und eine deutsche Kranken-, Pflege-, Renten- und Arbeitslosenversicherung erhalten. Darüber hinaus gilt unter deutscher Flagge das Teilzeit- und Befristungsgesetz. Zudem dürften Seefahrer und Seefahrerinnen beispielsweise einen Betriebsrat gründen.

Arbeitsbedingungen: Hartes Pensum, wenig Lohn

Reederei	Aida Cruises	Costa Crociere	MSC Kreuzfahrten	Tui Cruises
Unternehmenspolitik der Reederei	befriedigend	befriedigend	befriedigend	befriedigend
Strategie, Leitlinien und Grundsätze	+	+	+	+
Soziale Anforderungen und deren Kontrollen	○	○	○	⊖
Transparenz im Test	++	++	++	+
Arbeitsbedingungen auf den Kreuzfahrtschiffen	ausreichend	ausreichend	ausreichend	ausreichend
Vertragsbedingungen ¹⁾	⊖	⊖	⊖	⊖
Arbeitszeiten ¹⁾	⊖	⊖	⊖	⊖
Entlohnung ¹⁾	⊖	⊖	⊖	— ²⁾
Arbeitsschutz und soziale Angebote	+	+	+	+
Kontrollen der Arbeitsbedingungen	○	○	○	○

Bewertungsschlüssel der Prüfergebnisse:
 ++ = Sehr gut. + = Gut. ○ = Befriedigend.
 ⊖ = Ausreichend. — = Mangelhaft.
Reihenfolge nach Alphabet.
 Siehe auch „So haben wir getestet“ auf S.88.

1) Überprüft anhand von drei Entlohnungsgruppen für Nicht-EU Bürger (Zimmerservice, Küchenhilfen, technische Deckhilfen), die einen Großteil der Besatzung ausmachen.
 2) Fehlende Transparenz, Entlohnung wurde nicht offengelegt.



Keins fährt sauber

Umweltschutz Jede Kreuzfahrt belastet die Umwelt. Aber es gibt Unterschiede, wie dreckig ein Schiff ist. Das hängt auch vom Fahrtgebiet ab.

Viel wurde diskutiert über Umweltauswirkungen der Kreuzfahrtindustrie. Doch wohl noch nie zeigten sich die Reedereien derart transparent. Die Stiftung Waren-test konnte jetzt Daten wie Emissionswerte, Treibstoff- und Wasserverbrauch bei Aida, Costa, MSC und Tui Cruises einsehen. Außerdem haben wir zwölf Schiffe von der Brücke bis zum Maschinenraum inspiziert. Die Tester gingen der Frage nach, was die Reedereien unternehmen, um die Umwelt zu schonen. Wir prüften unter anderem, wie sie Luftschadstoffe verhindern, an Bord mit Wasser umgehen und was mit dem Müll passiert.

Das größte Übel sind Abgase

Je Reederei wählten wir sowohl ein betagtes, ein eher mittelaltes als auch ein neueres Schiff aus. Die Hochseekreuzer schipperten während des Untersuchungszeitraums in Nord- und Ostsee sowie im Mittelmeer. Die zwölf Ozeanriesen halten gesetzliche Regelungen ein. Die aber sind oft lasch. Das größ-



te Übel der Kreuzschifffahrt ist das Verbrennen von Schweröl, mit dem Kreuzfahrtschiffe überwiegend fahren. Dabei entstehen Schwefel- und Stickoxide, Kohlendioxid und Feinstaub. Die Reedereien leisten zu wenig, um solche Abgase zu vermeiden.

Acht der zwölf Schiffe schneiden in dem Prüfpunkt mangelhaft ab, darunter alle von MSC. Die Aida Prima vermeidet Emissionen als Einzige befriedigend. Sie besitzt die meisten Abgasfilter im Test – Gaswäscher, Katalysator und Partikelfilter. Die Prima kann im Hafen sauberes Flüssig-Erdgas oder Landstrom nutzen (siehe Kasten).

Tendenziell sind neuere Ozeanriesen wie die Aida Prima effizienter als ältere, pro Person haben sie zum Beispiel einen niedrigeren Treibstoff- und Wasserverbrauch.

Trinkwasser aus dem Meer

An Bord überwachen Umweltoffiziere der Reedereien, dass die Schiffe das seit 1973 international geltende Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung

Schmutzige Schiffe und wie sie sauberer werden

Wie viele Schadstoffe ein Kreuzfahrtschiff ausstößt, hängt davon ab, welchen Treibstoff und Filter es nutzt.

Schweröl ist der schmutzigste Schiffstreibstoff. Kreuzfahrtschiffe haben verschiedene Kraftstoffe an Bord. Auf hoher See kommt meist billiges Schweröl zum Einsatz. Schweröl ist eine zähe Pampa, die bei der Herstellung von Benzin und Diesel übrig bleibt. Bei seiner Verbrennung entstehen große Mengen an Schwefel- und Stickoxiden, Kohlendioxid sowie mikroskopische Partikel, etwa Ruß und Feinstaub. In Häfen der EU darf Schweröl nicht mehr ohne Abgasfilter verwendet werden.

Marinediesel ist sauberer, aber wesentlich teurer. Schiffsdiesel hat eine höhere Qualität als Schweröl. Beim Verbrennen entsteht deutlich weniger Schwefel und Ruß als bei Schweröl. Nur der Kohlendioxidausstoß ist ähnlich hoch wie bei allen Rohöl-basierten Treibstoffen. CO₂ ließe sich mit Flüssig-Erdgas einsparen.

Neue Energielieferanten Flüssig-Erdgas und Landstrom. Im Hafen ließen sich die schwimmenden Städte emissionsarm mit Strom vom Land statt mit Treibstoff am Laufen halten. Von den geprüften Hochseekreuzern sind jedoch nur Aida Bella und Prima sowie Costa Diadema mit Stromanschlüssen ausgerüstet. Kein Wunder: Erst wenige Häfen können Schiffe mit Strom versorgen, etwa Hamburg, Göteborg und Oslo. Etwas weiter ist der Stand bei Flüssig-Erdgas, Liquefied Natural Gas (LNG). Laut Bundesamt für Seeschifffahrt verringert sich der Kohlendioxid-Ausstoß beim LNG-betriebenen Schiff um rund 20 Prozent im Vergleich zum Dieselschiff. Schwefel- und Stickoxide sinken um 90 beziehungsweise 80 Prozent. Feinstaub fällt so gut wie gar nicht an. Das erste LNG-betriebene Kreuzfahrtschiff, die Aida Nova, sticht ab Dezember 2018 in See. Doch auch LNG hat Nachteile: Beim Fördern und beim Transport kann klimaschädliches Methan entweichen. Und Erdgas wird zum Teil durch Fracking gewonnen. Diese Fördermethode kann der Umwelt erheblich schaden.

Scrubber, Abgasfilter für Schwefel und Ruß. In geschützten Gebieten wie der Ostsee gelten Grenzwerte für Schwefel im Kraftstoff. Um dort mit billigem Schweröl fahren zu können, setzen viele Reedereien auf Scrubber. Sechs der zwölf Schiffe im Test nutzen ihn. Die Abgase werden durch fein zerstäubtes Wasser geleitet, das Schwefel bindet. Dieses Waschwasser wird gereinigt und ins Meer gelassen oder an Land entsorgt. Es enthält Schadstoffrückstände wie etwa Schwermetalle, zeigt eine Studie des Umweltbundesamts. Übrig bleibt Schlamm mit schädlichen Reststoffen, der im Hafen abgegeben werden muss.

Katalysator, Abgasfilter für Stickoxide. Er verringert Stickoxid-Emissionen deutlich. Bei Neuwagen ist ein Katalysator seit 1993 Pflicht, bei Schiffen jedoch nicht. Nur drei der zwölf Schiffe im Test sind mit einem Kat ausgestattet. Noch schlechter sieht es beim Partikelfilter aus: Lediglich Aida Prima und Costa Diadema säubern ihre Abgase von Feinstaub.

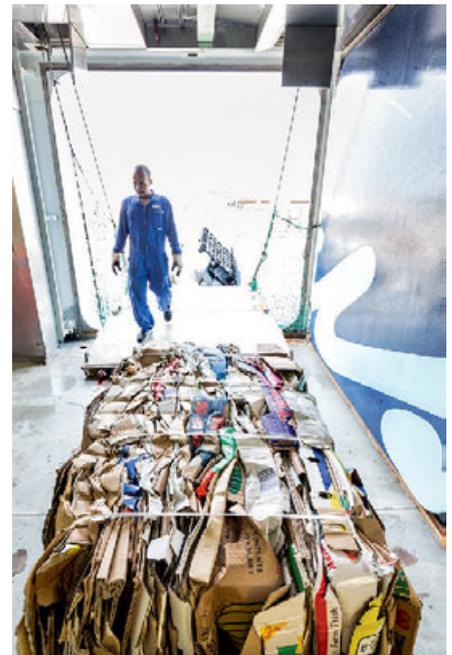
einhalten. Es bildet die rechtliche Basis unter anderem dafür, dass Wasser an Bord gereinigt wird und Müll, bis auf einige Ausnahmen wie Lebensmittel, nicht im Meer landen.

Die untersuchten Schiffe verfügen über biologische Anlagen, die Abwässer etwa aus Wäscherei, Küche, Duschen und Toiletten klären. Lediglich Tui Cruises Mein Schiff 2, das neben der Costa Victoria zweitälteste im Test, behandelt das „Schwarzwasser“ chemisch. So heißt die Brühe etwa aus den Toiletten. Das aufbereitete Wasser fließt ins Meer. Ökologischer wäre es beispielsweise, Duschwasser für die Toilettenspülung erneut zu nutzen. Das passiert aber auf keinem der geprüften Ozeanriesen.

Mit Wasser werden auf den Schiffen die Decks geschrubbt, die Pools gefüllt, Handtücher und andere Textilien oft gewaschen. Deshalb ist der Wasserverbrauch höher als an Land. Etwa 123 Liter am Tag fließen laut Statista im Durchschnitt bei jedem Bundesbürger aus dem Hahn. Das ver- ▶



Ungefiltert. Vier der zwölf Schiffe stoßen Schwefel-, Stickoxide und Ruß ungefiltert aus.



Gut sortiert. Müll wird getrennt und an Land abgegeben oder verbrannt. Essensreste werden oft im Meer entsorgt.

schwenderischste Schiff verbraucht pro Passagier etwa dreimal so viel. Am sparsamsten ist die Aida Prima. Etliche der Schiffe produzieren fast ihren gesamten Trinkwasserbedarf selbst. Alle können Meerwasser an Bord entsalzen und filtern.

Essen für 6 600 Menschen

In den Häfen lädt die Besatzung Vorräte auf. In Europa wird das Essen für die etwa 1600 bis 6600 Menschen in der Regel mit Lkw aus zentralen Lagern angekarrt, für Aida etwa aus Hamburg. In anderen Teilen der Welt liefern es Schiffe an. Lediglich einen kleinen Teil der Lebensmittel beziehen die Reederei von lokalen Anbietern.

An Bord bemühen sich die Reedereien, Müll und Lebensmittelabfälle zu reduzieren. Einige stellen zum Beispiel Wasserkaraffen statt Plastikflaschen auf die Tische. Costa spendet überzähliges Essen zum Teil an Hilfseinrichtungen.

Auf dem älteren Mein Schiff 2 hinterlässt jeder Gast täglich im Schnitt gut doppelt so viel Abfall wie Passagiere der neueren Costa Diadema. Den Müll sortieren Crewmitglieder. Geschredderte Essensreste landen teilweise im Meer. Der Rest wird an Bord verbrannt oder an Land abgegeben. Ob Plastik, Papier und Glas recycelt werden, hängt vom jeweiligen Land und Hafen ab.

Schweröl ist besonders schädlich

Nicht der Müll, sondern klima- und gesundheitsgefährdende Abgase sind das größte Problem der Kreuzfahrten. Besonders schädlich ist es, den billigen, schwefelbelasteten Kraftstoff Schweröl zu verbrennen. In internationalen Gewässern darf er einen Schwefelgehalt von bis zu 3,5 Prozent aufweisen. Das ist 3500 Mal so viel wie auf deutschen Straßen erlaubt ist. Schwefeldioxid trägt dazu bei, dass Gewässer versauern. Erst ab 2020 soll der Gehalt weltweit auf maximal 0,5 Prozent begrenzt werden – selbst das ist 500 Mal so viel wie der im Verkehr zulässige Wert von 0,001 Prozent.

Nord- und Ostsee streng geschützt

Um besonders sensible Gebiete zu schonen, gelten für sie strenge Grenzwerte. Das betrifft die Nord- und Ostsee, die nordamerikanische Küste sowie die Häfen der Europäischen Union. Treibstoffe dürfen da höchstens 0,1 Prozent Schwefel enthalten. Die Hälfte der geprüften Schiffe filtert Schwefeldioxid mit einem speziellen Gaswäscher, dem Scrubber, aus den Abgasen. MSC Orchestra und Aida Bella haben den Filter nachgerüstet, er war allerdings noch nicht in Betrieb. Die älteren Schiffe Aida Aura, Costa Victoria, Mein Schiff 2 und MSC Opera verfügen nicht über einen Scrubber.

Sie dürfen in geschützten Regionen nur mit schwefelreduziertem Schweröl oder Marinediesel fahren. Kapitän oder Kapitänin kann zwischen Treibstoffarten wechseln, um diesen so effizient wie möglich einzusetzen. Jeder Hochseekreuzer hat mehrere Tanks unter Deck.

Beim Treibstoff zählen vor allem die Kosten. Reedereien lassen die Schiffe deshalb häufig mit Schweröl und – wenn nichts anderes vorgeschrieben ist – ohne Scrubber fahren. Selbst das sauberste Schiff im Test, die Aida Prima, hat ihre Filter nicht ständig in Betrieb. Urlaub auf der geschützten Ostsee ist deshalb in der Regel sauberer als in der Karibik, vor Brasilien oder Asien.

Noch besser als mit Schweröl und Scrubber zu fahren, wäre es, grundsätzlich auf Diesel oder Flüssig-Erdgas (LNG) umzusteigen. Das zeigt eine Studie des Umweltbundesamts. Doch das würde Kreuzfahrten deutlich verteuern. Billiger Treibstoff, fehlende Filter, wenig Innovationen – die Kreuzfahrtindustrie hat viel Luft nach oben, um grüner zu werden. ■ ►►

Kohlendioxid-Ausgleich. Wer seine Klimabilanz bessern will, kann CO₂ kompensieren. Drei Organisationen schneiden sehr gut ab. Details finden Sie unter: test.de/co2-kompensation.



Umweltschutz auf Kreuzfahrtschiffen: Aida Prima reduziert Schadstoffe am besten

Reederei	Aida Cruises			Costa Crociere			MSC Kreuzfahrten	
Geprüfte Schiffe	Aida Prima	Aida Aura	Aida Bella	Costa Diadema	Costa Pacifica	Costa Victoria	MSC Opera	MSC Orchestra
Stapellauf des Schiffs	2016	2003	2008	2014	2009	1996	2004	2007
Unternehmenspolitik der Reederei	befriedigend			befriedigend			befriedigend	
Strategie, Leitlinien und Grundsätze	+			+			+	
Umweltanforderungen und deren Kontrollen	○			○			○	
Transparenz im Test	++			++			++	
Umweltschutz auf den Kreuzfahrtschiffen	befriedigend	ausreichend	ausreichend	befriedigend	ausreichend	ausreichend	ausreichend	ausreichend
Maßnahmen zur Emissionsvermeidung	○ ⁴⁾⁵⁾	— ¹⁾	— ²⁾⁵⁾	⊖ ³⁾⁵⁾	— ²⁾⁵⁾	— ¹⁾	— ¹⁾	— ²⁾⁵⁾
Umgang mit Wasser und Abfall	○	○	○	○	○	○	○	○
Schulungen und Kontrollen	+	+	+	+	+	+	+	+

Bewertungsschlüssel der Prüfergebnisse:
 ++ = Sehr gut. + = Gut. ○ = Befriedigend.
 ⊖ = Ausreichend. — = Mangelhaft.

Reihenfolge der Reedereien nach Alphabet. Sortierung innerhalb der Reederei nach Urteil Umweltschutz. Bei gleichem Urteil Reihenfolge nach Alphabet.

Siehe auch „So haben wir getestet“ auf S.88.

- 1) Kein Abgasfilter an Bord.
- 2) Ein Abgasfilter an Bord.
- 3) Zwei Abgasfilter an Bord.



Klären. „Schwarzwasser“, etwa aus den Toiletten, wird besonders aufwendig gereinigt.



Ablassen. Das aufbereitete Abwasser darf auf hoher See ins Meer geleitet werden.



Ostsee statt Karibik

Wenn Sie eine möglichst grüne Kreuzfahrt möchten, wählen Sie eine Region mit strengen Auflagen wie die Nord- und Ostsee. Dorthin können Sie zudem mit Bahn statt Flugzeug anreisen. Die CO₂-Emissionen, die Ihr Urlaub verursacht, lassen sich mit Spenden an Klimaprojekte abfedern, die Sie etwa über Atmosfair, Klima-Kollekte oder Primaklima veranlassen können.

Simone Lindemann, test-Projektleiterin für Unternehmensverantwortung

FOTOS: STIFTUNG WARENTEST; BENJAMIN PRITZKOLEIT



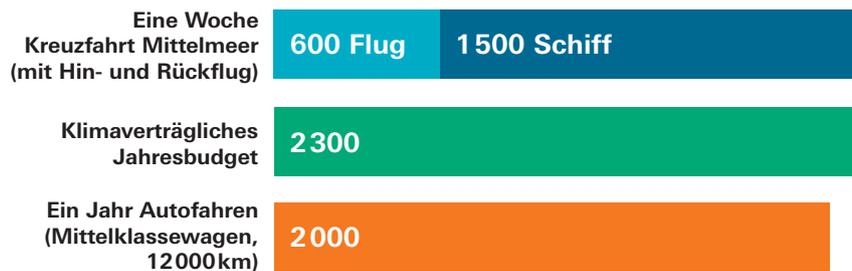
	Tui Cruises		
MSC Seaview	Mein Schiff 1	Mein Schiff 5	Mein Schiff 2
2018	2018	2016	1997
	befriedigend		
		+	
		○	
		++	
ausreichend	befriedigend	befriedigend	ausreichend
-2)5)	⊖3)	⊖3)	-1)
○	○	○	⊖
+	+	+	+

4) Drei Abgasfilter an Bord.
5) Keine Verpflichtung zum Dauerbetrieb des Gaswäschers (Scrubber).

Eine Woche Urlaub verbraucht das CO₂-Budget

Bei einer Mittelmeer-Kreuzfahrt entsteht pro Gast fast so viel Kohlendioxid wie das klimaverträgliche Jahresbudget eines Menschen ausmacht. Kommen weitere Reisen oder Autofahrten dazu, überziehen Urlauber ihren CO₂-Haushalt deutlich.

Kohlendioxid-Emissionen pro Person in Kilogramm



Quelle: Berechnet mithilfe von Atmosfair.de. Zahlen gerundet. Klimaverträgliches Jahresbudget ermittelt vom Wissenschaftlichen Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (WBGU).

So haben wir getestet

Im Test: Vier Reedereien, die bei Reisenden aus Deutschland für Kreuzfahrten in europäischen Meeren große Marktbedeutung haben. Geprüft haben wir pro Reederei drei Schiffe – je ein älteres, ein eher mittelaltes und ein neueres, das im Untersuchungszeitraum im Mittelmeer oder Nord-/Ostseeraum unterwegs war. **Untersuchungszeitraum:** April bis Oktober 2018.

Untersuchungen

Wir haben parallel zwei Untersuchungen durchgeführt – eine zur Sicherheit und eine zur Unternehmensverantwortung der Reedereien, englisch: Corporate Social Responsibility, kurz CSR. Die CSR-Untersuchung konzentriert sich auf Anforderungen an Arbeitsbedingungen und Umweltschutz, die über gesetzliche Regelungen hinausgehen. Wir haben die Reedereien per Fragebögen zu CSR-relevanten Anforderungen sowie zu sozial-ökologischen Maßnahmen, deren Umsetzung und Kontrollen auf den Schiffen befragt. Sie sollten uns die Angaben mit Dokumenten belegen. Zusätzlich überprüften zwei Experten die Aussagen der Reedereien im Rahmen von Inspektionen auf den Schiffen und in den Zentralen an Land.

Auch für den Sicherheitstest gingen je zwei Experten an Bord, die unter anderem als Kapitäne, nautische Offiziere oder Schiffsbetriebsingenieure ausgebildet sind. Sie befragten die Crew, prüften sicherheitsrelevante Einrichtungen, Hilfsmittel und Dokumente. Außerdem beobachteten sie, wie die Besatzung bei Übungen vorgeht, etwa bei der für Passagiere obligatorischen Evakuierungsübung. Auf unseren Wunsch fanden kurzfristig angesetzte Zusatztrainings zur Brandbekämpfung und zum „Wassereintritt im Maschinenraum“ statt. Details der Übung waren den Crews nicht bekannt. In den Landzentren der Reedereien begutachteten unsere Inspektoren zudem das zentrale Sicherheitsmanagement sowie die sicherheitsrelevanten Einrichtungen und Prozesse dort.

Um einen Eindruck der Sicherheitsmaßnahmen und des Nachhaltigkeitsengagements aus Passagiersicht zu erhalten, fuhren pro Anbieter zwei bis drei Tester verdeckt auf Schiffen mit. Sie notierten zum Beispiel, wie Evakuierungsübungen ablaufen oder ob auf Einwegflaschen verzichtet wird. Das ging nicht in die Bewertung ein, unseren Testern fiel aber auch nichts Gravierendes auf.

Umwelt und Soziales

Unternehmenspolitik der Reederei

Wir bewerteten unter anderem soziale und ökologische **Unternehmensleitlinien** sowie **Grundsätze** der Reederei, wie Nachhaltigkeitsberichte, flottenweite **soziale und ökologische Anforderungen** und deren **Kontrollen**, etwa eigene Verpflichtungen in Bezug auf den

Umweltschutz, Destinationskonzepte sowie die **Transparenz** durch die Teilnahme an der Befragung, die Genehmigung von Besuchen auf den Schiffen und vertrauliche Interviews mit von uns ausgewählten Besatzungsmitgliedern.

Arbeitsbedingungen auf Kreuzfahrtschiffen

Anhand von Dokumenten, Inspektionen und Interviews prüften wir Regelungen zur **Vertragsgestaltung**, zur **Entlohnung**, zu Urlaubs- und **Arbeitszeiten** sowie zur Einhaltung von Ruhezeiten. Untersucht wurde unter anderem auch die Art der Unterbringung, Weiterbildungsmaßnahmen, Anforderungen an Gesundheits- und **Arbeitsschutz**, **Freizeit- und Erholungsangebote** für Crewmitglieder an Bord sowie Regelungen zu multikulturellen Arbeitsgemeinschaften und zum Landgang. Wir bewerteten auch, wie die Reedereien die **Arbeitsbedingungen kontrollieren**.

Umweltschutz auf Kreuzfahrtschiffen

Anhand von Dokumenten und Inspektionen prüften wir zum Beispiel Regelungen zum Einsatz von Treibstoffen, zu Schadstofffiltern und zur **Vermeidung von Emissionen**, die über gesetzliche Anforderungen hinausgehen. Zudem beurteilten wir Maßnahmen zur **Abfallvermeidung** und -wiederverwertung sowie das **Abwassermanagement** und welche Maßnahmen die Reedereien etabliert haben, um den Wasserverbrauch zu reduzieren und Wasser wieder zu verwenden. Wir bewerteten zudem, ob ökologische **Schulungen und Kontrollen** stattfinden sowie deren Dokumentation.

Sicherheit

Sicherheitsmanagement der Reederei: 30 %

Wir überprüften, wie die Unterstützung durch Landzentren organisiert und die **Sicherheitsstrategie** und das **Sicherheitsmanagement** der Reederei im Unternehmen verankert ist. Unsere Inspektoren untersuchten Grundsätze der Reederei, ob kritische Ereignisse systematisch erfasst und zur Verbesserung genutzt werden, ob die Systeme schlüssig und übersichtlich aufgebaut sind. Neben einer sicheren technischen Ausstattung ist die **Qualifikation der Besatzung** der wichtigste Faktor für die Sicherheit. Daher waren uns zum Beispiel die verlangten Qualifikationsstandards, die kontinuierliche Fortbildung der Crew und die Überprüfung der Leistungsfähigkeit wichtig. Eine wichtige Rolle für das **zentrale Notfallmanagement** der Reedereien spielen Flottensteuerungszentralen an Land. Sie beraten die Besatzung ihrer Schiffe, um sicherheitsgefährdende Ereignisse zu verhindern, zum Beispiel beim Umfahren von Schlechtwettergebieten, und unterstützen sie bei Problemen, organisieren Hilfsmaßnahmen auf See oder an Land. Wir überprüften beispielsweise, ob die Zentralen über adäquate Kommunikationsmittel, Zugriff auf Schiffsdaten und andere relevante Datenbanken und Notfallpläne verfügen und ob das Personal an Land qualifiziert und durch Übungen auf Ernstfälle vorbereitet ist.

Persönliche Sicherheit an Bord: 30 %

Die Reedereien müssen die Sicherheit der Passagiere für die gesamte Reise mitdenken, von der Buchung bis zum Landgang. Bei den **allgemeinen Sicherheitsvorkehrungen** achteten wir zum Beispiel darauf, dass beim Check-in die Personalien geprüft wurden und ob Sicherheitsmaßnahmen für Kinder gelten – wie Bordkarten mit eingeschränkten Zugangsfunktionen. Untersucht wurden Sicherheitsübungen und -informationen, Hinweise zu Gesundheit und Hygiene oder in welchem Maß mobil eingeschränkte Menschen an Bord Unterstützung erhalten. Zur **Unfallprävention**, etwa bei Unachtsamkeit oder stärkerem Seegang, sollten zum Beispiel Treppen und Kabinengänge mit Handläufen ausgestattet sein, die Relings an Deck kindersicher, Bodenbeläge rutschfest, Rettungsschwimmer an den Pools sein. Wir erwarteten auch Maßnahmen zur **Kriminalitätsprävention**: Zum Beispiel sollten der Zugang zu Kabinen kontrollierbar sein, Wertsachen sicher aufbewahrt werden können, öffentliche Bereiche technisch und personell überwacht werden. Bei der **medizinischen Versorgung** prüften wir unter anderem, ob das Bordhospital gut ausgestattet, medizinisches Personal rund um die Uhr erreichbar und Defibrillatoren in öffentlichen Bereichen verfügbar waren. Das Ausfliegen von Patienten sollte ein Hubschrauberlandeplatz oder ein Bereich ermöglichen, von dem Passagiere aus der Luft abgeholt werden können (Wunschbereich).

Sicherheit im Notfall an Bord: 40 %

Feuer ist eine große Gefahr an Bord. Brandschutzeinrichtungen und regelmäßige Übungen sind für Schiff und Besatzung Pflicht. Unsere Inspektoren überprüften zum Beispiel die entsprechende Ausstattung in öffentlichen Bereichen, Kabinen und Crewbereichen sowie die Funktionsfähigkeit des Notstromsystems. Das Verhalten der Besatzung wurde bei einer Brandschutzübung auf jedem Schiff geprüft. In einer weiteren Übung, einem simulierten **Wassereintritt** im Maschinenraum, prüften unsere Inspektoren, ob die Besatzung notwendige Handlungsketten und Entscheidungen sachgerecht und zügig umsetzt. Zudem prüften sie die Ausstattung zur Bekämpfung eines Wassereintritts, etwa wasserdichte Türen. Die **Evakuierung** eines Schiffs ist das äußerste Mittel, um Menschen in Sicherheit zu bringen. Daher müssen alle Passagiere zu Beginn der Kreuzfahrt an einer Übung (Musterübung) teilnehmen. Die Inspektoren überprüften unter anderem notwendige persönliche und kollektive Rettungsmittel, Zustand und Kennzeichnungen, die Lage der Flucht- und Rettungswege, Aufzüge, Notausgänge und Sammelstellen. Sie nahmen pro Schiff an einer Musterübung teil und beobachteten das Verhalten der Crew und die Organisation der Übung.