



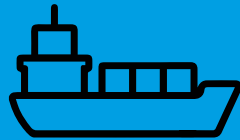
1,9 Mio

Seeleute weltweit



< 2%

PROZENT
davon Frauen



80

PROZENT
der global gehandelten
Güter werden
auf dem Seeweg
transportiert



Haupt-Herkunftsländer
der Seeleute

1. Philippinen
2. Russland
3. Indonesien
4. China
5. Indien

658

US-DOLLAR
Monatlicher Mindestlohn
in der Seefahrt
ab 01.01.2023

„Im Juni 2021 wurde berichtet, dass der Kapitän eines Frachtschiffs, der kurz nach dem Auslaufen COVID-19-Symptome entwickelte, nach elf Tagen an Bord starb. Mehrere Häfen weigerten sich, das Schiff anlegen zu lassen, es wurden keine medizinischen Evakuierungsmaßnahmen ergriffen. Sechs Wochen lang saß das Schiff trotz wiederholter Bitten um Hilfe vor der Küste fest, ohne einen Hafen zu finden, der den Verstorbenen aufnehmen würde. Infolgedessen saß die Besatzung wochenlang auf See fest, gefährdet von einem möglichen COVID-19-Ausbruch.“

Community leader, Ghana, Quelle: NORC

ILO-Indikatoren von Zwangsarbeit

- ▶ Missbrauch der Schutzbedürftigkeit
- ▶ Täuschung
- ▶ Einschränkung der Bewegungsfreiheit
- ▶ Isolierung
- ▶ Physische und sexuelle Gewalt
- ▶ Einschüchterung und Drohungen
- ▶ Einbehaltung von Ausweispapieren
- ▶ Vorenthaltung von Löhnen
- ▶ Schuldknechtschaft
- ▶ Missbräuchliche Arbeits- und Lebensbedingungen
- ▶ Exzessive Überstunden

Wichtigste Flaggen, unter denen Handelsschiffe fahren



1. Panama



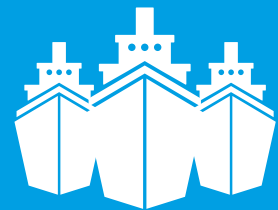
2. Liberia



3. Marshall Islands



.... 29. Deutschland



Größte Handels- flotten nach Eigentum (in Tonnage)

1. Griechenland
2. China
3. Japan
4. Singapur
5. China, Hong Kong
6. Deutschland



400.000

Seeleute gestrandet auf
See durch COVID-19
(Stand: September 2020)

GESTRANDET AUF SEE – DAS RISIKO VON ZWANGSARBEIT IN DER SCHIFFFAHRT

Ob Öl, Weizen, T-Shirts oder Elektronik: Mit mehr als 80 % wird der größte Teil der global gehandelten Güter per Schiff transportiert. Rund 1,9 Mio. Menschen, viele von ihnen aus dem Globalen Süden, arbeiten in der globalen Schifffahrtsindustrie. Die wichtigsten Herkunftsländer der Seeleute sind die Philippinen, Russland, Indonesien, China und Indien.

Seit vielen Jahren wird über die menschenunwürdigen Arbeitsbedingungen auf Handelsschiffen berichtet. Von diesen sind vor allem Menschen aus vulnerablen Gruppen betroffen, die ihre Rechte nicht kennen und aus Armut auf See arbeiten wollen. Sie werden von Agenturen angeworben, die sowohl Vermittlungsgebühren verlangen als auch die Kosten für die Anreise zum Schiff und nötige Visa in Rechnung stellen. Diese Praxis ist rechtswidrig. Die Arbeit auf See beginnt so für viele häufig schon mit einer Schuldenfalle. Neben harter, körperlicher Arbeit auf den Schiffen wird von überlangen Arbeitstagen, ausbleibenden oder zu geringen Lohnzahlungen, mangelhafter Verpflegung, einbehaltenen Pässen oder fehlender medizinischer Versorgung berichtet.

Die Corona-Pandemie hat die Lage von Seeleuten verschärft: Viele strandeten auf See. Sie mussten über das Auslaufen ihrer Verträge hinaus und oft sogar länger als die laut ILO-Seearbeitsübereinkommen maximale Dauer von elf Monaten an Bord bleiben. Zwischen Sommer 2021 und Sommer 2022 hat sich diese Krise etwas entschärft. Dennoch sind regelmäßig Tausende von Seeleuten in ihrer Bewegungsfreiheit beschränkt, wenn sie beispielsweise Schiffe wegen Quarantänemaßnahmen nicht verlassen dürfen. Verbleiben sie auf den Schiffen, obwohl ihr Vertrag ausgelaufen ist, steigt das Risiko, zu weiterer Arbeit auf dem Schiff gezwungen zu werden sowie das Risiko der Vorenthaltung von Löhnen. Auf Rekordhöhe war im Pandemiejahr 2021 auch die Zahl der Seeleute, die auf Schiffen zurückblieben, die von ihren Eigentümern aus ökonomischen Gründen aufgegeben wurden. Ohne Lohn, oft auch ohne oder mit wenig Verpflegung harrten viele manchmal monatelang auf den aufgegebenen Schiffen aus – in der Hoffnung, die ausstehenden Löhne doch noch zu erhalten.

Das Risiko von Arbeitsbedingungen, die die Definition von Zwangsarbeit erfüllen, besteht auch auf Schiffen, die deutschen oder europäischen Eigner*innen gehören. Um Steuern und Abgaben zu sparen, registrieren die Eigner*innen ihre Schiffe häufig unter anderen Flaggen: Nur noch auf 150 der 1.733 Schiffe der „deutschen“ Handelsflotte gilt das deutsche See-Arbeitsrecht für alle Beschäftigten. Alle anderen sind entweder zugleich im internationalen Schifffahrtsregister eingetragen, das Ausnahmen vom Arbeitsrecht erlaubt, oder fahren vollständig unter anderer Flagge. Im Juni 2022 galt auf 1.450 der deutschen Schiffe das Arbeitsrecht des jeweiligen Flaggenstaats.

Die prekäre Situation vieler Seeleute hat zur Verabschiedung des Seearbeitsübereinkommens durch die Internationale Arbeitsorganisation (ILO) geführt. Im Jahr 2013 trat es in Kraft, Deutschland und weitere 100 ILO-Mitgliedsstaaten haben das Übereinkommen ratifiziert (Stand: September 2022). Es formuliert Mindestanforderungen für die Arbeit auf Schiffen in den Bereichen Mindestalter, Arbeitsbedingungen, Unterbringung, Mindestlohn, Gesundheits- und Sozialschutz, aber auch einen Anspruch auf Heimschaffung nach weniger als zwölf Monaten. Die Corona-Krise mit Tausenden von Seeleuten, die einem hohen Risiko von Zwangsarbeit unterlagen, hat jüngst zur Verabschiedung der von rund 860 maritimen Organisationen unterzeichneten „Neptun-Erklärung zum Wohlbefinden von Seeleuten und zum Besatzungs-Wechsel“ (Neptun Declaration on Seafarer Wellbeing and Crew Changes) geführt. Diese Initiative zeigt immerhin, dass das Problem erkannt worden ist.

Um menschenwürdige Arbeitsbedingungen im maritimen Transport sicherzustellen, sind auch deutsche bzw. europäische Unternehmen gefragt. Ob als Frachteeigentümer*innen oder Charterunternehmen: Hiesige Unternehmen müssen ihrer menschenrechtlichen Verantwortung nachkommen und die Einhaltung grundlegender Menschenrechte auch auf den (maritimen) Transportwegen einfordern und überprüfen! Der UN Global Compact hat hierfür hilfreiche Leitlinien entwickelt. ♦

FÖRDERER



HINWEIS

Diese Publikation erscheint im Rahmen des SÜDWIND-Projekts zu Kinder- und Zwangsarbeit. Sie wird sukzessive ergänzt durch weitere Factsheets, Blogbeiträge und Podcasts. Sie trägt bei zu SDG 8 (Menschenwürdige Arbeit), SDG 10 (Weniger Ungleichheiten) und SDG 12 (Nachhaltige/r Konsum und Produktion)

IMPRESSUM

Bonn, September 2022
HERAUSGEBER:
 SÜDWIND e.V.
 Kaiserstraße 201, 53113 Bonn
 Tel.: +49(0)228-763698-0
 info@suedwind-institut.de
 www.suedwind-institut.de
BANKVERBINDUNG SÜDWIND:
 KD-Bank
 IBAN:
 DE45 3506 0190 0000 9988 77
 BIC: GENODED1DKD

factsheet

Gestrandet auf See – Das Risiko von Zwangsarbeit in der Schifffahrt 2022-15

AUTOR:
 Dr. Sabine Ferenschild
REDAKTION UND LEKTORAT:
 Ines Bresler
 V.i.S.d.P.: Dr. Ulrike Dufner
GESTALTUNG:
 twotype design, Hamburg
 Für den Inhalt dieser Publikation ist allein der Herausgeber verantwortlich.

