



HINTERGRUND GLOBALE GERECHTIGKEIT

Einblicke und Anregungen zur
Beschäftigung mit
entwicklungspolitischen Themen

#1 2023
Arbeitsbedingungen
auf See

HINTERGRUND: GLOBALE GERECHTIGKEIT

In seiner Langzeitstudie ‚Vergessene Welten und blinde Flecken‘ hat der Historiker Ladislaus Ludescher die mediale Darstellung von Themen des Globalen Südens in Medien des Globalen Nordens untersucht und kommt zu dem Schluss, dass diese regelmässig eklatant vernachlässigt werden. <https://de.ejo-online.eu/qualitaet-ethik/vergesse-ne-welten-und-blinde-flecken>

Mit dem HINTERGRUND: GLOBALE GERECHTIGKEIT möchten wir einen Anstoß zur vermehrten Auseinandersetzung mit diesen Themen geben und stellen Ihnen in einem zwei-monatigen Rhythmus Informationen zu einem aktuellen Thema sowie dessen Bezug zu Bremen vor.

Kontaktieren Sie uns gerne, wenn Sie Fragen oder Anmerkungen haben oder Gesprächspartner*innen zum Thema suchen.

Beim Bremer Entwicklungspolitischen Netzwerk ist **Johanna Zschornack** die Ansprechpartner*in zu diesem Thema.

Gerne können Sie mit Ihr einen Termin für ein Hintergrundgespräch vereinbaren, oder Sie bei Fragen oder auf der Suche nach weiteren Gesprächspartner*innen kontaktieren.

johanna.zschornack@ben-bremen.de
0157 . 324 898 64

INHALT

ARBEITSBEDINGUNGEN AUF SEE: WURUM GEHT ES? WAS IST DAS PROBLEM?

- . Es ist viel los auf den Weltmeeren 2
- . Das System des Ausflaggens 2
- . Herkunftsländer der Schiffsbesatzungen 2
- . Wenig Steuern und hohe Gewinne 3
- . Mangelnde Transparenz 3
- . Der Druck anderer Akteure fehlt 4
- . Das Oligopol der Containerreedereien 4

DER BREMEN – BEZUG

- . Veranstaltungen 2023 in Bremen 4

LÖSUNGSANSÄTZE

- . Das Seearbeitsübereinkommen der ILO 5
- . Lieferkettensorgfaltspflichten 5

LINKS

6

Bremer
entwicklungspolitisches
Netzwerk e.V.

Am Deich 45
28199 Bremen
0421 69 53 14 53

www.ben-bremen.de

 [ben_e.v/](https://www.instagram.com/ben_e.v/)
 [bremenben/](https://www.facebook.com/bremenben/)

ARBEITSBEDINGUNGEN AUF SEE: WORUM GEHT ES? WAS IST DAS PROBLEM?

Es ist viel los auf den Weltmeeren. Aber warum eigentlich?

Rund 90 % der Waren, die wir täglich konsumieren, gelangen über den Seeweg in die Geschäfte, Supermarktgale oder die Online-Versandzentren.

<https://www.ics-shipping.org/shipping-fact/shipping-and-world-trade-world-seaborne-trade/>

Transportiert werden nicht nur Rohstoffe wie Bananen oder Kaffee, die in tropischen Ländern angebaut und von dort importiert werden müssen - es geht auch z.B. um Textilien, deren Produktion aus Gründen der Kostenersparnis und Gewinnoptimierung in Länder des Globalen Südens ausgelagert wurde,

So reist ein T-Shirt (zunächst als Rohstoff, dann in verschiedenen Halbfertigprodukt - Stadien) viele tausend Seemeilen zwischen Afrika, Asien und Europa hin und her, zu den jeweils günstigsten Produktionsstandorten für den nächsten Verarbeitungsschritt. Eine monatelange Handels-Kreuzfahrt, bevor das Shirt in einem europäischen Geschäft ankommt.

Ein großer Teil des internationalen Transportaufkommens ist allein darauf zurückzuführen, dass Unternehmen ihre Produktion in Billiglohnländer auslagern um Kosten zu senken und Gewinne zu maximieren.

Und so, wie es bei Herstellern von z.B. Textilien gängige Praxis ist, die Produktion dorthin auszulagern, wo Arbeit billig und Umweltstandards niedriger sind, so hat auch die Schifffahrt einen Weg gefunden, an eben diesen Stellen zu sparen, um Kosten zu reduzieren.

Das System des Ausflaggens

Ihr Weg heisst ‚Ausflaggen‘. Eine Praxis, bei der die Reedereien ihre Schiffe unter den Flaggen (und damit auch den Gesetzen) anderer Länder fahren lassen. Im Sinne der Reeder sind insbesondere die Länder interessant, in denen Mindestlöhne niedriger, Arbeitsstandards geringer und die Steueranreize für sie selber am größten sind.

In der Regel sind dies die sogenannten ‚Billigflaggen-Staaten‘, zu denen nach Definition der Internationalen

Transportarbeiter-Föderation (ITF) aktuell 35 Staaten gehören, darunter auch europäische. Die ITF bringt insbesondere diese Misstände mit Billigflaggen-Schiffen in Verbindung:

- ✗äußerst niedrige Bezahlung
 - ✗schlechte Bedingungen an Bord
 - ✗unzureichende Versorgung mit Lebensmitteln und sauberem Trinkwasser
 - ✗lange Arbeitszeiten ohne angemessene Ruhezeiten
- <https://www.itfglobal.org/de/sector/seafarers/billigflaggen>

Die Seemannsmissionen sind die erste und meist einzige Anlaufstelle für Seeleute während der Hafensliegezeit. Ein wesentlicher Teil ihrer Arbeit ist der Verkauf von Telefonkarten. Denn WLAN steht der Crew oft nicht zur Verfügung, selbst wenn es an Bord vorhanden ist. Der Kontakt zu Familie und Freunden ist dadurch extrem schwierig.

<https://taz.de/Arbeitsbedingungen-auf-Containerschiffen/!5892748/>

Die Praxis der Ausflaggungen ist, ebenso wie die Auslagerung von Produktion in Länder mit niedrigen Sozialstandards und geringen Löhnen, eine menschenverachtende, weil ausbeuterische Vorgehensweise aufgrund von rein wirtschaftlichen Interessen.

Herkunftsländer der Schiffsbesatzungen

Die fünf größten Seefahrer*innen-Nationen waren 2021

- . die Philippinen,
- . Russland,
- . Indonesien,
- . China und
- . Indien.

Aus diesen Ländern rekrutierten sich 50% aller Seefahrer*innen (sowohl Offizier*innen als auch weniger ausgebildeten Crew Mitglieder).

<https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=157422>

Wenig Steuern und hohe Gewinne

Um Abwanderungen von deutschen Reedereien in Länder mit niedrigeren Steuersätzen sowie das Ausflaggen von Schiffen zu verhindern, gibt es in Deutschland verschiedene Steueranreize.

Um die Abwanderung von Reedereien zu verhindern, wurde 1999 die Tonnagesteuer (die es auch in vielen anderen EU Ländern gibt) eingeführt, bei der nicht der mit einem Schiff erwirtschaftete tatsächliche Gewinn besteuert wird, sondern ein fiktiver Gewinn, der sich aus der Größe des Schiffes (Tonnage) und seinem Alter ergibt.

Die so errechnete Tonnagesteuer ist in der Regel deutlich niedriger als eine Steuer auf den tatsächlichen Gewinn wäre.

Der errechnete Tonnagesteuergewinn für ein Containerschiff, das 6.500 zwanzig Fuß Container laden könnte, und das ganze Jahr im Einsatz wäre, betrüge 65.000 €. Hierauf würden die zu zahlenden Steuern entfallen.

<https://www.deutsche-flagge.de/de/finanzen/tonnagesteuer#G%C3%BCnstig>

Da die Tonnagebesteuerung auch auf Schiffe angewandt werden kann, die **nicht** unter deutscher Flagge fahren, gibt es einen weiteren Anreiz, der Reeder davon abhalten soll, auszuflaggen: Arbeitgeber zahlen nach § 41a Abs. 4 EStG die für die Besatzung ihres (eigenen oder gecharterten) Schiffes keine Lohnsteuer, wenn dieses unter deutscher Flagge fährt.

Doch selbst diese extremen Vergünstigungen (insbesondere auch im Vergleich mit anderen Branchen) scheinen die finanziellen Vorteile einer Ausflagung nicht aufzuwiegen, denn:

Im Mai 2023 fuhren von den Schiffen der deutschen Handelsflotte 1.421 unter fremder und lediglich 271 unter deutsch Flagge.

https://www.bsh.de/DE/THEMEN/Schifffahrt/Deutsche_Handelsflotte/deutsche_handelsflotte_node.html

Die ab 2024 für große EU Unternehmen geltende globale Mindeststeuer von 15% sieht eine einzige Ausnahme vor, für die sich Reedereien bei der OECD intensiv eingesetzt haben: Einkünfte aus dem internationalen Seeverkehr sind von der Mindeststeuer

ausgenommen.

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/qanda_21_6967

<https://www.ardmediathek.de/video/panorama-3/reedereien-ueppige-gewinne-und-kaum-steuern/ndr/Y3JpZDovL25kci5kZS8wMmI5Y2VIZi1kOGE5LTQwYzUtYjcxYi0wZWY5NzNlMmU1NjU>

Die Steuerbegünstigungen reichen als Anreiz zu weniger Ausflagungen und damit zu besseren Löhnen, mehr Ausbildungsplätzen und besseren Arbeitsstandards für Besatzungen offenbar nicht aus.

Statt dessen führen die dem Staat entgehenden Steuern zu seit Jahren steigenden Gewinnen bei Reedereien und zu immer größeren Ausschüttungen bei den Anteilseigner:innen.

So hat die größte deutsche Reederei Hapag-Lloyd in 2022 ein Jahresergebnis (vor Steuern) von 17,5 Milliarden Euro erwirtschaftet und darauf Ertragsteuern in Höhe von 200 Millionen Euro gezahlt. Dies entspricht einem Zinssatz von 1,14%. Der Einstiegssteuersatz für Einkommen natürlicher Personen liegt in Deutschland bei 14%.

<https://www.hapag-lloyd.com/de/company/ir/publications/financial-report.html>

Mangelnde Transparenz über Arbeitsbedingungen von Seeleuten

Problematische Arbeits- und Umweltbedingungen beim Rohstoff An- und Abbau sowie an Produktionsstandorten sind mittlerweile im Bewusstsein einer breiteren Öffentlichkeit angekommen. Label und Siegel von Organisationen wie Fairtrade, GOTS oder der Fair Wear Foundation machen Arbeits- und Umweltstandards, unter denen ein Produkt hergestellt wurde, für die Konsument*innen transparent.

Ein Label, das abbildet, unter welchen Bedingungen Rohstoffe sowie Halb- und Fertigprodukte transportiert wurden, gibt es (noch) nicht.

*Für Konsument*innen gibt es keine Transparenz darüber, unter welchen Bedingungen die Menschen arbeiten, die ihre Waren transportieren.*

In der Öffentlichkeit wird die Handelsschifffahrt wahrgenommen, sobald es zu Liefer-Unregelmässigkeiten kommt, wie zuletzt in der Corona Krise oder bei der Havarie des Frachters ‚Evergiven‘ im Suez-Kanal. Allerdings ging es auch hier weniger um die Situation von Hafearbeiter*innen und Seeleuten, sondern in erster Linie um die Lieferengpässe und die Bedeutung für Konsum und Wirtschaft.

Der Druck anderer Akteure fehlt

Neben der kaum vorhandenen medialen Darstellung des Themas und der Sonderstellung, die die Politik dem Seehandel einräumt, fehlt auch der Druck von Wirtschaft und Zivilgesellschaft. Es beschäftigen sich nur sehr wenige Organisationen mit diesem Thema (siehe auch LINKS). Die Erfahrung aus dem Rohstoff- und Produktionsbereich zeigt allerdings, dass zivilgesellschaftlicher Druck wesentlich ist, um ein Umdenken in Wirtschaft und Politik anzustoßen.

So haben insbesondere die Arbeit von zivilgesellschaftlichen Organisationen sowie die Forderungen von Unternehmen mit sozialen und ökologischen Standards (neben der Berichterstattung über Katastrophen, wie der von Rana Plaza) zur Einführung von Umwelt- und Sozial-Siegeln geführt, mit denen Konsument*innen ihre Kaufentscheidungen bewusster treffen können.

Das Oligopol der Containerreedereien

Die Containerschifffahrt ist gekennzeichnet durch einen sehr kleinen Anbietermarkt. Etwa 80% aller weltweit fahrenden Containerschiffe werden von nur neun Reedereien betrieben.

Die drei größten Reedereien der Welt (MSC, Mediterranean Shipping Co., Schweiz; MAERSK, Dänemark; CMA CGM, Frankreich) haben ihren Sitz in Europa und verfügen über einen Marktanteil von 48%.

<https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/>

Diese Konzentration ist problematisch, da der Anbietermarkt dadurch so klein ist, dass Kund*innen kaum Wahlmöglichkeiten haben. Z.B. wenn sie ihre Waren mit Schiffen transportieren lassen wollen, die nicht unter Billigflaggen fahren.

DER BREMEN – BEZUG

Bremen und Bremerhaven sind ohne den internationalen Seehandel nicht denkbar: Im Mittelalter wurde auf Koggen Handel getrieben, Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts begründeten Unternehmen wie Kaffee Hag oder die Mitglieder der Bremer Baumwollbörse ihren Reichtum mit über den Seeweg importierten Rohstoffen aus ehemaligen Kolonien und anderen Ländern des globalen Südens. Heute ist Bremerhaven eine der größten geschlossenen Containerterminalanlagen in ganz Europa.

<https://www.bremenports.de/haefen/kompetenzen/container>

Die Bremischen Häfen sind der zweitgrößte Hafen Deutschlands, Arbeitsplatz tausender Menschen und Sitz international tätiger Reedereien.

<https://rhederverein.de/mitglieder/>

In Bremen finden regelmässig große (Fach-)Veranstaltungen rund um die Themen Hafen, Seeverkehr und Logistik statt. Diese bieten einen guten Anknüpfungspunkt für die Beschäftigung mit den Arbeitsbedingungen von Seeleuten.

Veranstaltungen 2023 in Bremen

Das Bremer entwicklungspolitische Netzwerk thematisiert in einer **Veranstaltungsreihe** verschiedene Aspekte von Arbeitsrechten auf See:

- 1 Der (See-)Transportsektor im deutschen und europäischen Lieferkettengesetz. Welche Werkzeuge bietet das Gesetz (nicht), um die Bedingungen auf See zu verbessern?
27.06.2023 | 14.00-16.00 Uhr | online über zoom
- 2 Schifffahrt, Seeleute und Häfen als Basis der globalen Lieferketten. Über die maritimen (Schatten-)Seiten der Globalisierung
10.09.2023 | 13.00-16.00 Uhr | Hafenfahrt in Bremen mit der MS Friedrich
- 3 Wie sieht das Arbeiten und Leben auf See aus? Der Alltag von Seeleuten und der Seemannsmission
13.09.2023 | 16.00-18.00 Uhr | Seemannsmission Bremen | Lichthaus
- 4 Eine postkoloniale Betrachtung Bremens und seiner Häfen – Und was das mit heute zu tun hat

Oktober 2023 | 16.00-18.00 Uhr | Spaziergang in der
Überseestadt und anschließende Diskussion

5 Konferenz Schifffahrt – Bremen – Global
November 2023 10.00 Uhr – 16.00 Uhr, Bremerhaven

<https://ben-bremen.de/arbeitsfelder/wirtschaft-menschenrechte/schifffahrt-bremen-global/>

Nationale Maritime Konferenz (NMK) ist die zentrale Veranstaltung der Bundesregierung zur Unterstützung der maritimen Wirtschaft. Die Konferenz findet am 14. und 15. September 2023 unter dem Motto „Standort stärken. Klima schützen. Zukunft gestalten“ in Bremen statt.

www.bmwk.de/Redaktion/DE/Veranstaltungen/2023/nationale-maritime-konferenz-2023.html

LÖSUNGSANSÄTZE

Das Seearbeitsübereinkommen der ILO

Grundlage für die Arbeitsrechte auf See ist das Seearbeitsübereinkommen (auch: Maritime Labour Convention (MLC)) der International Labour Organisation (ILO) von 2006.

Das Seearbeitsübereinkommen gibt verbindliche Standards zu Arbeits- und Lebensbedingungen von Seeleuten und wurde bisher von 104 Staaten ratifiziert.

Es enthält die folgenden Kapitel:

- | Mindestanforderungen für die Arbeit von Seeleuten auf Schiffen,
- | Beschäftigungsbedingungen,
- | Unterkünfte, Freizeiteinrichtungen, Verpflegung einschließlich Bedienung,
- | Gesundheitsschutz, medizinische Betreuung, soziale Betreuung und Gewährleistung der sozialen Sicherheit sowie
- | Erfüllung und Durchsetzung der Anforderungen.

<https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/database-ratification-implementation/lang--en/index.htm>

Durchgesetzt wird das Übereinkommen durch Kontrollen der Flaggen- und Hafenstaaten. So muss eine Überprüfung jedes Schiffes durch den Flaggenstaat mindestens alle drei Jahre stattfinden.

Auch die Häfen, in denen die Schiffe anlegen, haben die Möglichkeit, diese auf ihren technischen und baulichen Zustand, aber auch auf die Arbeits- und Lebensbedingungen ihrer Crew zu überprüfen.

Abhängig von ihrem, von der europäischen Schiffs-sicherheitsagentur EMSA berechneten, Risikoprofil werden die Schiffe in Qualitätsschiffe bzw. Standard- oder Hochrisikoschiffe unterteilt und in den Häfen entsprechend häufig oder selten kontrolliert.

Auch Schiffe aus Staaten, die das Übereinkommen nicht ratifiziert haben, können kontrolliert werden.

<https://www.deutsche-flagge.de/de/psc/besichtungs-system>

Lieferkettensorgfaltspflichten

Auf politischer Ebene wurden vor dem Hintergrund verschiedener Katastrophen und zivilgesellschaftlichem Druck Gesetze wie das deutsche „Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz“* und das entstehende Europäische Sorgfaltspflichtengesetz auf den Weg gebracht.

Das Anfang 2023 in Kraft getretene deutsche Gesetz verpflichtet Unternehmen ab 3.000 Mitarbeiter:innen (ab 2024 ab 1.000 Mitarbeiter*innen), in ihren Lieferketten Risiken in Bezug auf Umwelt und Menschenrechte zu analysieren und ggf. Abhilfe zu schaffen.

<https://www.bmas.de/DE/Service/Gesetze-und-Gesetzesvorhaben/Gesetz-Unternehmerische-Sorgfaltspflichten-Lieferketten/gesetz-unternehmerische-sorgfaltspflichten-lieferketten.html>

Auch Schiffsbetreiber*innen, die nicht direkt von dem Gesetz betroffen sind, können als Teil der Lieferkette ihrer (großen) Kund*innen auf Risiken überprüft werden.

LINKS

Die Seemannsmissionen sind erste Ansprechpartner für die Schiffsbesatzungen in den Häfen.

Seemannsmission Bremen:

www.bremerseemannsmission.de

Seemannsmission Bremerhaven:

www.dsm-bremerhaven.de

In Bremen gibt es das **Bündnis Fair übers Meer**. Zivilgesellschaftliche Organisationen und Gewerkschaften haben sich hier zusammengeschlossen, um auf die Situation der Seeleute aufmerksam zu machen.

www.fairuebersmeer.de

Der **Bremer Reederverein** vertritt die Interessen der Reedereien gegenüber Politik, Verwaltung und Wirtschaft. <https://rhederverein.de>

Das **Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie** veröffentlicht eine monatliche Statistik über deutsche Handelsschiffe und deren Flaggenzugehörigkeit. <https://www.bsh.de>

Das **Handelsblatt** hat 2022 einen Artikel über die Oligopol-Bildung bei Containerreedereien veröffentlicht: <https://www.handelsblatt.com/meinung/kommentare/kommentar-schluss-mit-dem-oligopol-bei-container-reedereien/28327912.html>

Die **Internationale Schifffahrtskammer (ICS)** ist der wichtigste internationale Wirtschaftsverband für Schiffeignerorganisationen und Schiffsbetreiber im Seehandel, der alle Sektoren und Berufe sowie über 80 Prozent der Welthandelsflotte vertritt.

<https://www.ics-shipping.org>

Die **Internationale Transportarbeiter-Föderation (ITF)** ist der Verband von Verkehrsgewerkschaften und die weltweit führende Institution mit Zuständigkeit für über eine Million Seeleute.

<https://www.itfglobal.org/de>

Das Seearbeitsgesetz

<https://www.gesetze-im-internet.de/seearbg/>

Die **Initiative Lieferkettengesetz** war aktiv bei der Forderung eines deutschen Gesetzes zur menschenrechtlichen Sorgfaltspflicht von Unternehmen und setzt sich jetzt für ein starkes europäisches Gesetz ein. www.lieferkettengesetz.de

Eine etwas ältere aber sehr anschauliche, interaktive

Karte mit weltweiten Schiffsbewegungen:

<https://www.shipmap.org/>

Der Blog **Die Bremischen Häfen in der Globalen Politischen Ökonomie** (Forschungsseminar an der

Uni Bremen) mit Informationen zu Häfen und Schifffahrt in Bremen.

<https://blogs.uni-bremen.de/hafenblog/>

Ein Beitrag des **ARD Magazins ‚Panorama‘**, thematisiert die steuerliche Sonderstellung von Reedereien

<https://www.ardmediathek.de/video/panorama-3/reedereien-ueppige-gewinne-und-kaum-steuern/ndr/Y3JpZDovL25kci5kZS8wMmI5Y2VIZi1kOGESLTQwYzUtYjcxYi0wZWY5NzNlMmU1NjU>

Das **Südwind Institut** hat eine Broschüre zu Menschenrechtlichen Risiken in Transport und Logistik herausgegeben.

<https://suedwind-institut.de/alle-verfuegbaren-publicationen/bitte-wenden-menschenrechtliche-risiken-in-der-transport-und-logistikbranche.html>

Im weiteren Sinne haben auch die **Abwrack-Praktiken von Schiffsbetreiber*innen** mit den Rechten von Menschen, die im bzw. für den Seeverkehr arbeiten, zu tun. Die Seiten der NGO Shipbreaking Platform geben einen Überblick über die Misstände, die es in diesem Bereich ebenfalls gibt.

<https://shipbreakingplatform.org>

<https://www.offthebeach.org>

Beim Bremer Entwicklungspolitischen Netzwerk ist **Johanna Zschornack** die Ansprechpartner*in zu diesem Thema.

Gerne können Sie mit Ihr einen Termin für ein Hintergrundgespräch vereinbaren, oder Sie bei Fragen oder auf der Suche nach weiteren Gesprächspartner*innen kontaktieren.

johanna.zschornack@ben-bremen.de

0157 . 324 898 64