

# Ausbeutung auf hoher See

Während die Reedereien große Privilegien genießen, arbeiten Seeleute oft unter prekären Bedingungen.

Die Arbeitsbedingungen in der Frachtschifffahrt sind oftmals schlecht. Das zeigt eine Analyse des Politikwissenschaftlers Christoph Scherrer von der Universität Kassel in den WSI-Mitteilungen. Der Forscher führt dies auf Lücken im Seearbeitsrecht, die Konkurrenz zwischen den für die Kontrolle zuständigen Häfen sowie die Macht der Reedereien zurück, die viele Privilegien genießen, die anderen Branchen nicht zustehen. Das Lieferkettengesetz könnte dabei helfen, bessere Arbeitsbedingungen durchzusetzen – allerdings wird es auf nationaler und europäischer Ebene gezielt ausgehöhlt.

Rund 80 Prozent des weltweiten Handelsvolumens werden auf See transportiert. Die Herkunft der Seeleute ist sehr international: Von den 857.000 Schiffsoffizieren stammt die größte Gruppe mit 9,5 Prozent von den Philippinen, die zweitgrößte mit 8,4 Prozent aus Russland und die drittgrößte mit 8,1 Prozent aus China. Bei den etwas über eine Million Beschäftigte zählenden Mannschaften kommen 13,3 Prozent von den Philippinen, 10,5 Prozent aus Russland und 7,6 Prozent aus Indonesien.

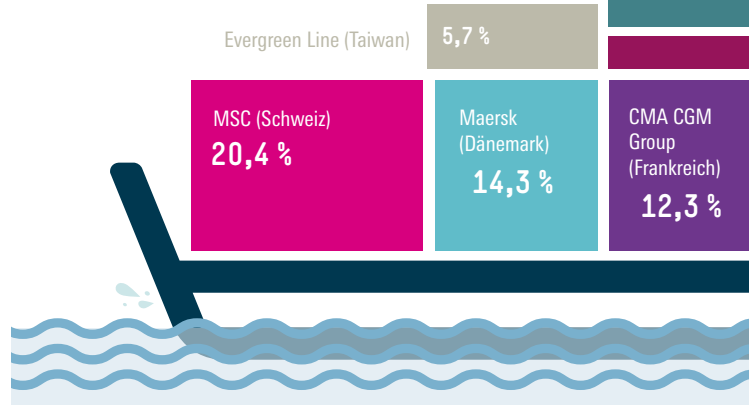
Lange Zeit herrschte auf den Weltmeeren weitgehend Rechtlosigkeit. In einem Bericht aus dem Jahr 2000 schrieb eine von internationalen Gewerkschaftsorganisationen initiierte Kommission, dass das Leben auf See für Tausende Seeleute „moderne Sklaverei“ sei und ihr Arbeitsplatz einem „Sklavenschiff“ gleiche. Dieser Bericht sowie Kampagnen von Gewerkschaften und eine Reihe schwerer Seeunfälle führten dazu, dass in den folgenden Jahren ein Seearbeitsrecht mit Kontrollinstrumenten durchgesetzt werden konnte.

Das Seearbeitsübereinkommen „Maritime Labour Convention“ der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) von 2006 legte weltweit verbindliche Mindeststandards fest, die Seeleuten auf Handelsschiffen zu menschenwürdigen Arbeits- und Lebensbedingungen verhelfen sollten. Es trat am 20. August 2013 international in Kraft und wurde bis Juni 2025 von 110 Staaten ratifiziert, die zusammen fast 97 Prozent der weltweiten Schiffstonnage repräsentieren. Dazu zählen auch die wichtigsten sogenannten „Billigflaggenstaaten“, die für ihre niedrigeren Arbeitsstandards berüchtigt waren. Deutschland hat die Bestimmungen in nationales Recht umgesetzt, hauptsächlich durch das Seearbeitsgesetz. Das deutsche Gesetz entspricht nicht vollständig den internationalen Vorgaben; insbesondere die Haftung der Reedereien wurde hierzulande abgeschwächt.

Die Einhaltung des Seearbeitsrechts wird mithilfe der Hafenstaatkontrolle überwacht, die inzwischen weit verbreitet ist. Vorgesehen sind regelmäßige Überprüfungen einlaufender Schiffe durch die Hafenbehörden, und zwar unabhängig von ihrer Flagge. Wenn dabei beispielsweise festgestellt wird, dass Beschäftigungsverträge für Seeleute fehlen oder unvollständig sind, kann das Schiff im Hafen festgehalten werden.

## Fünf Große beherrschen zwei Drittel

Der Marktanteil der größten Container-Reedereien im Jahr 2024 betrug ...



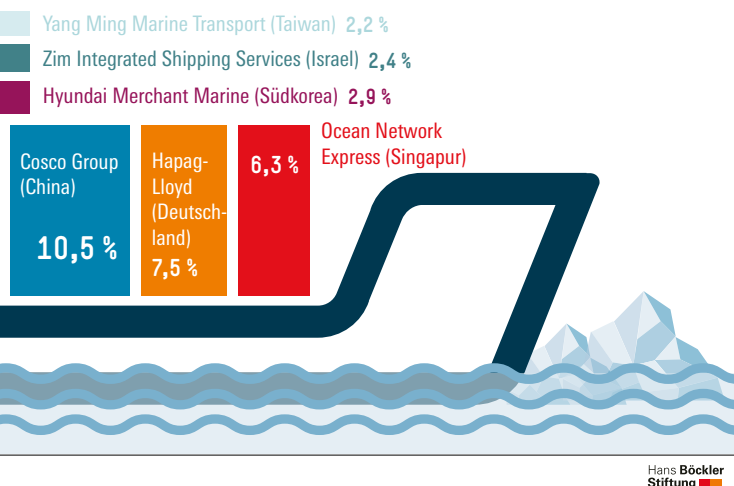
Quelle: Scherrer 2025

Trotz der Fortschritte durch internationale Abkommen und bessere Kontrollen ist die Liste der Verstöße gegen das Seearbeitsrecht nach wie vor lang. Auf Basis von Berichten der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, von Hafenstaatkontrollen sowie eigenen punktuellen Befragungen nennt Scherrer als wichtige Probleme:

- ▶ Die vorgeschriebenen Arbeits- und Ruhezeiten werden nicht eingehalten.
- ▶ Seeleute werden zu gefährlichen Arbeiten herangezogen.
- ▶ Schutzausrüstung in passender Größe ist nicht verfügbar.
- ▶ Der Zugang zu medizinischer Versorgung ist eingeschränkt. Eine Behandlung an Land wird von den Kapitänen aus Kostengründen oft nicht gestattet.
- ▶ Die Heuer, der Lohn der Seeleute, wird verspätet oder unregelmäßig ausgezahlt.
- ▶ Die Zahl der von Reedern aufgegebenen Schiffe nimmt zu – laut ILO-Datenbank betraf dies 266 Schiffe im Jahr 2024. Deren Besatzungen erhalten nicht die ihnen zustehende Heuer, werden nicht in den Heimathafen zurückgebracht, einige von ihnen wochen- oder monatelang nicht an Land gelassen.

Laut Scherrers Analyse ist die Macht von Reedereien nach wie vor groß – und zuletzt sogar noch gewachsen. Anfang 2025 hatten die fünf größten Reedereien einen Marktanteil von knapp 65 Prozent. Zudem haben sich die führenden Unternehmen zu Allianzen zusammengeschlossen. Sie tauschen Informationen über Standorte, Schiffszuweisungen, Fahrpläne und Frachtkapazitäten aus. Die Bildung von Allianzen und Konsortien ist möglich, weil es für die Branche weitreichende Ausnahmen vom Kartellrecht der EU gibt. Dies wird damit

begründet, dass in der Frachtschifffahrt eine kritische Größe notwendig ist, um Risiken zu streuen und eine bessere Auslastung zu erreichen. Darüber hinaus profitieren Reeder davon, dass die meisten Länder zur sogenannten Tonnagesteuer übergegangen sind. Die Gewinne werden dabei nach der Tonnage, also der Größe der Schiffe, ermittelt. Sie liegen in der Regel deutlich unter den tatsächlichen Gewinnen, was sich



steuerlich günstig auswirkt. Daneben gibt es weitere Beihilfen für in EU-Mitgliedsstaaten gelistete Schiffe. „Das wohl größte Privileg ist jedoch die Möglichkeit der Ausflagung, ohne dass der Firmensitz verlegt werden muss“, schreibt Scherrer. Die Zahl der unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe ging

von 1064 im Jahr 1990 auf 278 im Jahr 2023 zurück. Um zu verhindern, dass Reedereien gänzlich auf „Billigflaggen“ ausweichen, hat die Bundesregierung ermöglicht, die deutsche Flagge zu führen, ohne die Besatzung nach deutschem Arbeits- und Tarifrecht beschäftigen zu müssen.

Gegenüber den einflussreichen und privilegierten Reedereien sind Seeleute oft im Nachteil – insbesondere diejenigen, die nicht in der EU, dem Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz ansässig sind. Einen Hebel, um die Situation dieser Beschäftigten zu verbessern, sieht der Politikwissenschaftler im deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtgesetz und in der europäischen Lieferkettenrichtlinie. Das Lieferkettengesetz verpflichtet Unternehmen, auf die Einhaltung der arbeitsbezogenen Menschenrechte bei ihren unmittelbaren Geschäftspartnern zu achten. Davon wären sowohl Reedereien als auch in Deutschland ansässige Spediteure betroffen. Da die meisten großen deutschen Unternehmen eine Lieferkette haben, die den Seetransport einschließt, stünden auch sie in der Verantwortung. Allerdings sieht es derzeit so aus, als würde die Richtlinie auf EU-Ebene stark abgeschwächt werden. So hat das EU-Parlament kürzlich beschlossen, dass sie für weniger Unternehmen gelten soll. Zudem sollen Konzerne in Zukunft nicht mehr ihre gesamte Lieferkette kontrollieren müssen, sondern nur noch ihre direkten Zulieferer. „Das Beispiel der Frachtschifffahrt macht deutlich, wie dringend wir ein wirksames Lieferkettengesetz benötigen. Ein solches Gesetz hilft dabei, die Einhaltung der Menschenrechte zu überwachen und Missstände zu verhindern. Eine Abschwächung würde zulasten der Menschenrechte in globalen Lieferketten gehen“, sagt Christina Schildmann, Leiterin der Forschungsförderung in der Hans-Böckler-Stiftung. <

Quelle: Christoph Scherrer: Arbeit auf See – trotz Regulierung prekär, WSI-Mitteilungen 6/2025 [Link zur Studie](#)

## ARBEITSRECHT

# Fair liefern

Bessere Arbeitsbedingungen durch ein Verbot von Subunternehmen durchzusetzen, wäre auch in der Branche der Essenslieferdienste möglich.

Bundesarbeitsministerin Bärbel Bas möchte Essenslieferanten den Einsatz von Subunternehmen verbieten. Sie sagt aber auch, dass das rechtlich schwierig werden könnte. Dabei sind, etwa in Medienberichten, Fälle dokumentiert, in denen sich Subunternehmen krimineller Strukturen bedienen, um Arbeitskräfte zu rekrutieren, sie einzuschüchtern und davon abzuhalten, sich für ihre Rechte einzusetzen. Es geht auch um Lohn- und Sozialabgabenbetrug. In Anbetracht eklatanter Missstände in der Branche hatte die Arbeits- und Sozialministerkonferenz der Länder die Bundesregierung bereits im November aufgefordert, Lieferdienste zu verpflichten, Beschäftigte selbst anzustellen.

Ist ein solches Direktanstellungsgebot nun rechtlich möglich oder nicht? Ja, sagt HSI-Direktor Ernesto Klengel, und es sei auch nötig. „Es ist ein Alarmsignal, dass nun auch der Branchenführer Lieferando angekündigt hat, künftig auf Subunternehmen zurückzugreifen. Damit sind auch viele Betriebsratsstrukturen bedroht, die zuletzt mühsam

aufgebaut werden konnten. Ein Direktanstellungsgebot ist nötig, um Arbeitsrecht zur Geltung zu verhelfen und einen rechtsfreien Raum in der Lieferbranche zu verhindern.“ Klengel verweist auf eine aktuelle juristische Studie von Manfred Walser und Anneliese Kärcher von der Hochschule Mainz zum Direktanstellungsgebot in der Fleischwirtschaft, die das HSI Anfang 2025 herausgegeben hat. Danach ist ein solches Gebot für eine Branche zulässig, wenn Fremdpersonaleinsatz dort zu Intransparenz und unklaren Verantwortlichkeiten führt, der Status der Beschäftigten etwa aufgrund ihrer Sprachkenntnisse oder des begrenzten Aufenthaltstitels schwach ist und Verstöße gegen arbeitsrechtliche Bestimmungen aufgrund von Branchenbesonderheiten nicht auf anderem Wege eingeeht werden können. Klengel: „Diese Kriterien sind in der Lieferbranche gegeben. Die anstehende Umsetzung der vor einem Jahr beschlossenen EU-Richtlinie über Plattformarbeit bietet einen Anlass, das Direktanstellungsgebot einzuführen.“ <