

# DEN WETTLAUF NACH UNTEN **STOPPEN**

WIE MAN DIE PREIS- UND  
KOSTENREDUZIERUNG IN  
DER SCHLEPPSCHIFFFAHRT  
BEENDEN KANN

**POSITIONSPAPIER ZUR  
SCHLEPPSCHIFFFAHRT**  
ITF-SEKTION BINNENSCHIFFFAHRT  
MÄRZ 2022



# SCHIFFFAHRTSALLIANZEN DRÜCKEN DIE SCHLEPPERBRANCHE AUF GRUND



Letztes Jahr kamen Troy Pearson und Charley Cragg ums Leben, als sie bei rauer, eisiger See einen Lastkahn für Rio Tinto schleppten. Sie waren unter Druck gesetzt worden, trotz der für die Größe des Schleppers, den sie fuhren, unsicheren Wetterbedingungen zu arbeiten. Ihr tragischer Fall ist nur einer von vielen.

Die Beschäftigten in der Schleppschifffahrt sind ein entscheidendes Glied in den globalen Lieferketten und erbringen wichtige Dienstleistungen in Häfen, Kanälen und Küstenregionen. Sie helfen größeren Schiffen, in engen Fahrwassern zu manövrieren und sicher anzulegen. Ohne Schlepper und Lotsenboote können Schiffe nicht sicher anlanden oder durch wichtige Wasserstraßen navigieren.

Während der Covid-19-Pandemie haben sich die Bedingungen der Beschäftigten in der Schleppschifffahrt rapide verschlechtert. Dabei gebührt ihnen Anerkennung dafür, dass sie die weltweiten Lieferketten in Gang halten.

**Ohne diese Branche und die dort arbeitenden Menschen käme der Welthandel zum Erliegen.**

Der Schleppsektor wird nun wahrscheinlich die nächste Front der Lieferkettenkrise bilden, die während der Covid-19-Pandemie in den Medien für Schlagzeilen gesorgt hat. Das kartellähnliche Verhalten der großen Reedereien im oberen Bereich und der unregulierte Niedrigpreiswettbewerb im unteren Bereich der Branche haben unsichere und unhaltbare Betriebsnormen zur Folge.

Die ITF beobachtet diesen Abwärtstrend rund um den Globus. Als globale Gewerkschaftsvertretung für die Beschäftigten in der Schleppschifffahrt haben wir Belege für Angriffe auf Löhne, Arbeitsbedingungen und Sicherheitsnormen in Australien, Neuseeland, Bahrain, Belgien, Panama und Marokko erhalten.

Von den Menschen wird verlangt, dass sie für weniger Lohn länger arbeiten. Überstunden werden nicht bezahlt. Die Zahl der Arbeitsunfälle steigt. Alarmierend häufig sind unsichere Besatzungsstärken und Verstöße gegen die gesetzlich vorgeschriebenen Mindestruhezeiten zu beobachten. Stress und Übermüdung der Beschäftigten nehmen zu. Und tragischerweise verlieren Menschen, wie Troy und Charley, sinnlos ihr Leben.

Die entscheidende Frage lautet: Warum geschieht das? Investigative Untersuchungen der ITF und Befragungen von Beschäftigten und Brancheninsidern zeigen, dass der Wettlauf nach unten im Sektor durch Konsolidierung, Marktdominanz und kartellähnliches Verhalten großer Reedereien (und ihrer Tochterunternehmen in der Schleppschifffahrt) vorangetrieben wird, die ihren neu gewonnenen Einfluss nutzen, um Schleppdienstleister unter Druck zu setzen und Kosten zu senken.

Die konsolidierten, rentableren Reedereien von heute haben ein konsolidiertes, weniger rentables Schleppgeschäft zur Folge. Da immer weniger Schleppunternehmen dem Druck niedrigerer Preise standhalten können, sind viele aus dem Markt ausgeschieden oder haben sich mit größeren Schleppunternehmen zusammengeschlossen, die über die nötigen Ressourcen verfügen, um sie über Wasser zu halten. In Europa ist beispielsweise die Zahl der großen Akteure in weniger als einem Jahrzehnt von zehn auf drei zurückgegangen.

Diese Allianzen drücken die Schlepptarife auf ein unsicheres und untragbares Niveau. Reedereien haben eine enorme Macht über die Schleppdienstleister, die es ihnen ermöglicht, die Preise zu diktieren. Dahinter steckt die unterschwellige Drohung, dass die Allianz ihr Geschäft anderen Anbietern übertragen wird, wenn die Angebotspreise nicht weiter gekürzt werden.

Das immer schlechter werdende Bieterumfeld, das durch die Marktdominanz der Allianzen entstanden ist, hat eine Absenkung der Beschäftigungsbedingungen nach sich gezogen, da die Schleppdienstleister in der Folge nach neuen Wegen suchen, um Arbeitskosten zu senken und Arbeitsgesetze auszureizen. Unternehmen haben ihre seit langem bestehenden Kollektivverträge zerrissen, und der Sektor erlebt eine zunehmende Prekarisierung. Vielen Beschäftigten wurde der Status unabhängiger Auftragnehmer\*innen aufgezwungen.

Viele Betreiber haben außerdem ihre Investitionen in die Flottenmodernisierung und -instandhaltung gesenkt und die Besatzungsstärken reduziert, was erhebliche Risiken für die Sicherheit der Beschäftigten, die Umwelt, die maritime Infrastruktur und andere Schiffe mit sich bringt.

Dies geschieht vor dem Hintergrund eines Rekord-Containerumschlagsvolumens und explodierender Containertarife, die von den Reedereien verlangt werden. Sie geben diesen neuen Reichtum nicht gerecht an die Beschäftigten in der maritimen Lieferkette weiter, die ihn überhaupt erst ermöglicht haben. A. P. Møller-Maersk, der Eigentümer von Svitser, hat in diesem Jahr beispielsweise einen Gewinn von 24 Milliarden Dollar ausgewiesen, gleichzeitig stellen wir jedoch für die Beschäftigten in der Schleppschiffahrt Rückschritte bei der Bezahlung, den Arbeitsbedingungen und der Sicherheit am Arbeitsplatz fest.

Die Containerschiffahrtsallianzen sollten eigentlich die Produktivität der gesamten Seeverkehrswirtschaft steigern. Untersuchungen der OECD zeigen jedoch, dass das Experiment der Marktkonzentration nicht die gewünschte Effizienz gebracht hat. Einzig die Reedereien haben von ihren Allianzen profitiert – insbesondere während der Pandemie.

Die Beschäftigten bei den Schleppdiensten schlagen angesichts der Krise in diesem Sektor Alarm, da sie bis an ihre Grenzen belastet werden. Die Risiken für Menschenleben, die Umwelt und die Funktionsfähigkeit unserer globalen Lieferketten sind hoch.

Als bei der verhängnisvollen Blockade des Suezkanals durch die *Ever Given* jeden Tag der Transport von Waren im Wert von 9,6 Milliarden Dollar verzögert wurde, war es der harten Arbeit und Ausdauer der Beschäftigten bei den Schlepp- und Bergungsdiensten zu verdanken, dass die Wasserstraße schließlich wieder geöffnet werden konnte. Man stelle sich vor, wie hoch der Preis sein wird, wenn wir die Beschäftigten in der Schleppschiffahrt drängen, über ihre Belastungsgrenzen zu gehen. Die Regierungen und die Akteure der Branche müssen sich über die enormen Risiken im Klaren sein, die dieser Wettlauf nach unten für den Welthandel mit sich bringt.

Für alle Akteure in den Schiffahrtsgesellschaften und ihre großen Kunden – von den Reedereien über die Investoren bis hin zu den Vorstandsvorsitzenden der Konsumgüterriesen – ist es an der Zeit, dem dringenden Ruf der Beschäftigten in der Schleppschiffahrt und ihrer Gewerkschaften nach einem Kurswechsel Gehör zu schenken. Ob Unternehmen nun Modelle der menschenrechtlichen Sorgfaltspflicht, ESG-Prinzipien, Corporate Responsibility oder ein Konzept des Risikomanagements umsetzen: Diese Krise darf nicht ignoriert werden.

Wir appellieren nachdrücklich an die Containerschiffahrtlinien, ihre Kunden, die Schleppdienstbetreiber sowie die Regulierungsbehörden, sich mit der ITF und den ihr angeschlossenen Gewerkschaften an einen Tisch zu setzen, um sich über Tarife und Beschäftigungsbedingungen zu verständigen, die für alle Beteiligten fair, sicher und finanziell tragbar sind.

**Stephen Cotton**  
ITF-Generalsekretär

# UNSERE PROBLEME SIND LOKAL, ABER DIE LÖSUNGEN SIND GLOBAL

## BESCHÄFTIGTE IN DER SCHLEPPSCHIFFFAHRT ORGANISIEREN SICH



Weltweit sind die Beschäftigten in der Schleppschiffahrt die Leidtragenden einer Abwärtsentwicklung von Löhnen und Arbeitsbedingungen sowie einer stetigen Aushöhlung sicherer Arbeitspraktiken.

Wir kennen die möglichen Konsequenzen dieses Wettlaufs nach unten von der Tragödie des Schleppers *Ingenika*, bei der im Februar 2021 zwei Beschäftigte ihr Leben verloren.

Eine sorgfältig regulierte Branche, die in ihre Arbeitskräfte investiert, ist aus wirtschaftlicher Sicht äußerst sinnvoll. Wir haben erlebt, wie unverzichtbar die Beschäftigten bei Schleppdiensten sind, als sie die *Ever Given* im Suezkanal wieder flottmachten. Durch ihre Arbeit sparte die Weltwirtschaft Milliarden von Dollar, die mit nur einer weiteren Woche Verzögerung verloren gegangen wären.

In der maritimen Lieferkette müssen wir auch an die Hunderttausenden von Beschäftigten in der Binnenschiffahrt denken. Viele dieser Beschäftigten leiden unter mangelnder Anerkennung und schlechten Arbeitsbedingungen, wie z. B. die Arbeitskräfte im Handwerks- und Dienstleistungssektor im Golf von Bengalen.

Wir hoffen, dass unsere neue Kampagne die Aufmerksamkeit der Weltöffentlichkeit auf diese unterbewertete Gruppe – die Beschäftigten in der Schleppschiffahrt – lenken wird.

In Europa wurde die Flusskreuzfahrtindustrie durch die Pandemie dezimiert. Die Beschäftigten auf diesen Schiffen wollen ihre Arbeit wieder aufnehmen, aber zu einem gerechten Lohn, der akzeptablen europäischen Normen entspricht.

Tatsächlich sind unsere Probleme lokal, erfordern aber globale Lösungen. Die gute Nachricht ist: Die Beschäftigten in der Schleppschiffahrt sind sich der Herausforderung bewusst, vor der wir stehen. Und wir organisieren uns.

Als Vorsitzender der ITF-Sektion Binnenschiffahrt bin ich mir darüber im Klaren, wie viel in unserer globalen Branche noch zu tun ist. Die ITF ist entschlossen, sich für eine bessere Zukunft einzusetzen, damit diese wichtigen Beschäftigten die verdiente Anerkennung und den Status erhalten, der ihnen zusteht.

**Yury Sukhorukov**

Vorsitzender der ITF-Sektion Binnenschiffahrt

# DIE VIER SÄULEN DER ITF FÜR EINE SICHERE SCHLEPPSCHIFFFAHRT



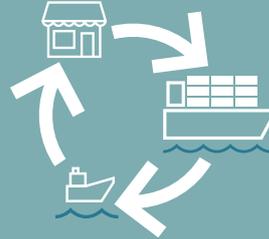
## REGULIERUNG

Klare, öffentlich zugängliche Vorschriften, die ein Höchstmaß an Sicherheit gewährleisten und Unternehmen daran hindern, an der falschen Stelle zu sparen.



## DURCHSETZUNG

Sorgfältige Überwachung der bestehenden Vorschriften durch Hafenstaatkontrollen, Hafenbehörden und Binnenschiffahrtspolizei, einschließlich sofortiger Folgemaßnahmen, wenn Beschäftigte und ihre Gewerkschaften in der Branche Sicherheitsprobleme melden.



## VERANTWORTLICHKEIT

Überwachung der Lieferkette – einschließlich der Auftragnehmer, Tochterunternehmen oder anderer Parteien –, um angemessene Tarife zu gewährleisten und Schleppdienstleister zur Einhaltung sicherer und fairer Beschäftigungsbedingungen zu verpflichten.



## VERTRETUNG

Beschäftigtenvertretungen auf allen Ebenen der Lieferkette in der Schleppschiffahrt, einschließlich der ausdrücklichen Unterstützung von Kollektivverhandlungen sowie der Vereinigungsfreiheit und des Rechts der Beschäftigten, unabhängige Gewerkschaften zu gründen, ihnen beizutreten und sich in ihnen zu engagieren.

### Regulierungsvorschriften müssen:

- für alle Größen von Schleppbooten gelten;
- Mindestbesatzungsstärken festlegen;
- Höchstarbeitszeiten und Mindestruhezeiten vorgeben;
- ein sicheres Verhältnis zwischen Schlepper- und Schiffs-tonnage festlegen;
- Bestimmungen für die Sicherheit von Geräten und Ausrüstungsniveaus enthalten;
- einschlägige Umweltvorschriften erfüllen und/oder festlegen;
- Vereinigungsfreiheit und das Recht auf Kollektivverhandlungen gewährleisten;
- Gesetzeskonformität sicherstellen;
- in Konsultation mit den Beschäftigten in der Schleppschiffahrt und unseren Gewerkschaften regelmäßig überprüft werden;
- angemessene Aus- und Fortbildung für die Beschäftigten in der Branche vorsehen.

### Die Durchsetzung der Vorschriften muss:

- ausreichend finanziert werden;
- gerechte Strafen zur Folge haben;
- die regelmäßige Durchführung von Inspektionen durch geschultes und qualifiziertes Personal beinhalten;
- die Beschäftigung, den Status und die Interessen von Beschäftigten verteidigen, die sich weigern, bei unsicheren Wetter- oder Arbeitsbedingungen an Bord zu gehen (z. B. bei unzureichender Besatzungsstärke).

### Verantwortlichkeit bedeutet:

- sicherzustellen, dass Reedereien angemessene Tarife für Schleppdienste vereinbaren;
- sicherzustellen, dass alle Beschäftigten in ihrer Lieferkette das Recht auf Kollektivverhandlungen und Vereinigungsfreiheit haben;
- von Verträgen abzusehen, die zur Folge haben, dass der Preis der erbrachten Leistung die tatsächlichen Kosten, insbesondere die realen Arbeitskosten, unterschreitet;
- die Unternehmensleitung aufzufordern, vollständige Transparenz bei Tarifen und Preisnachlässen zu gewährleisten;
- die Förderung unlauteren Wettbewerbs zu vermeiden;
- Lieferanten und Schiffahrtsunternehmen dazu aufzufordern, ihre Verträge zu überprüfen, um keine Geschäfte mit Betreibern zu betreiben, die gegen Arbeitsnormen verstoßen;
- sicherzustellen, dass die beauftragten Betreiber nationale und internationale Vorschriften einhalten.

### Vertretung heißt:

- die Löhne und Arbeitsbedingungen der Beschäftigten in der Schleppschiffahrt durch Verhandlungen mit der/den Gewerkschaft/en oder ihren Vertreter\*innen festzulegen;
- alle Unternehmen in der maritimen Lieferkette einzubeziehen, vorzugsweise durch eine grenzüberschreitend tätige globale Gewerkschaftsorganisation wie die ITF oder die ETF;
- Betreiber, Kunden und führende Unternehmen einzubeziehen und Konsultationen mit Regierungs- und Durchsetzungsbehörden vorzusehen;
- das Menschenrecht der Beschäftigten auf Kollektivverhandlungen anzuerkennen;
- Gewerkschaftsvertreter\*innen freien Zugang zu Schleppschiffen zu gewähren.



# DER TÖDLICHSTE WETTLAUF, VON DEM SIE JE GEHÖRT HABEN – BIS JETZT

Obwohl 90 Prozent aller Güter auf dem Seeweg transportiert werden, wird die wichtige Rolle der Beschäftigten in der Schleppschiffahrt in der Öffentlichkeit kaum wahrgenommen. Die Internationale Schifffahrtskammer schätzt den Wert der per Seeschiffahrt beförderten Güter, einschließlich Container, Massengutfrachter und Tanker, auf 14 Billionen Dollar pro Jahr.

Die neuen Klassen riesiger Containerschiffe mit ihren Zehntausenden von Boxen können ohne effiziente, zuverlässige Schleppdienste nicht anlegen, um Fracht zu laden oder zu löschen. Ebenso wenig können Tanker oder Massengutfrachter Häfen sicher anlaufen und verlassen, um ihren Beitrag zum Welthandel zu leisten, sodass über unsere Lieferketten keine Brennstoffe, Nahrungsmittel und Rohstoffe mehr befördert würden, die für die Wiederherstellung der Weltgesundheit und die Erholung der Weltwirtschaft nach der Covid-19-Pandemie dringend benötigt werden.

Die Beschäftigten bei Schleppdiensten führen Bergungsarbeiten durch und lotsen Schiffe durch die großen Wasserstraßen wie den Panama- und den Suezkanal, die Großen Seen in Nordamerika und die riesigen Flusssysteme in Brasilien, Argentinien und Russland.

## IM KLARTEXT: OHNE SCHLEPPER BEWEGT SICH NICHTS.

### Das Problem

Etwa 100.000 Beschäftigte auf Tausenden von Schleppern sind Helden im Verborgenen – doch ihr Leben ist zunehmend in Gefahr. Als weltweiter Verband für Gewerkschaften in der Schleppschiffahrt hat die ITF in den letzten fünf Jahren von einer Vielzahl ihrer Mitgliedsorganisationen auf nationaler Ebene erfahren, dass sie sich zunehmend Sorgen um diese wichtigen Beschäftigten machen. Unzumutbare Arbeitszeiten, keine ausreichenden Ruhezeiten, unsichere Besatzungsstärken, Untergrabung von Grundrechten. Die Verschlechterung des Arbeitslebens der Beschäftigten in der Schleppschiffahrt zeugt von dem zunehmenden Druck, der in dieser Branche herrscht.

Befeuert von der Niedrigpreispolitik der großen Reedereien und Hafenbehörden bei Schleppverträgen wird dieser Wettlauf nach unten nun gefährlich. Es wird am falschen Ende gespart. Beschäftigte kommen ums Leben.

Multinationale Reedereien haben während der Pandemie Rekordgewinne erzielt. Die Konsolidierung der Containerschiffahrtsunternehmen hat ihren Einfluss vergrößert, sodass sie ohne Rücksicht auf die Folgen niedrigere Tarife für Schleppdienste durchsetzen können.

Im Jahr 2018 wurde auf dem Weltverkehrsforum der OECD festgestellt: "Die Dominanz von Allianzen und Megaschiffen in den großen Häfen hat ähnliche Auswirkungen wie bei den Terminalbetreibern: die Notwendigkeit höherer Kapitalinvestitionen, mehr Schwankungen, Druck auf die Preise und sinkende Investitionserträge."<sup>1</sup>

<sup>1</sup> The Impact of Alliances in Container Shipping, (OECD-Weltverkehrsforum; 2018). Verfügbar unter: <https://www.itf-oecd.org/impact-alliances-container-shipping>

Die Macht der Allianzen, die Preise festzulegen, drückt die Tarife in der Branche und schmälert die den Betreibern zur Verfügung stehenden Mittel. Dies führt zu Einschnitten, durch die die Besatzungen gezwungen sind, die gleichen (oder höhere) Arbeitslasten mit weniger Mitteln, weniger Arbeitskräften und unter größerem Risiko zu erledigen.

Da die meisten Schleppdienste keine börsennotierten Unternehmen sind oder ihren Sitz nicht in Ländern haben, in denen die Offenlegung von Unternehmensfinanzen vorgeschrieben ist, lässt sich ihre finanzielle Leistung nur schwer quantifizieren.

Diese mangelnde finanzielle Transparenz gilt auch für die Reedereien. Die Praxis der Schiffahrtsgesellschaften, keine Informationen über ihre Preisgestaltung sowie die Ausschreibung und die Vergabe von Aufträgen offenzulegen, ermöglicht es ihnen, die Preise, die sie für diese Dienstleistungen zahlen, vor der Öffentlichkeit, beteiligten Unternehmen, Gewerkschaften und Beschäftigtenorganisationen geheim zu halten.

Die Unternehmen könnten Tarife festlegen, die unter den Kosten für einen sicheren Schleppdienst liegen. Wir wissen aus Erfahrung, dass der Druck auf die Löhne und Bedingungen der Beschäftigten in der Schleppschiffahrt durch den Wettlauf nach unten bei den Tarifen der Betreiber verursacht wird.

Der Mangel an Transparenz und die besonderen Gegebenheiten in der Schiffahrtsbranche ermöglichen es den Allianzen, ihre enorme Marktmacht zu nutzen, um die Preise zu diktieren, ohne dass die breite Öffentlichkeit ernsthaft davon Notiz nimmt.

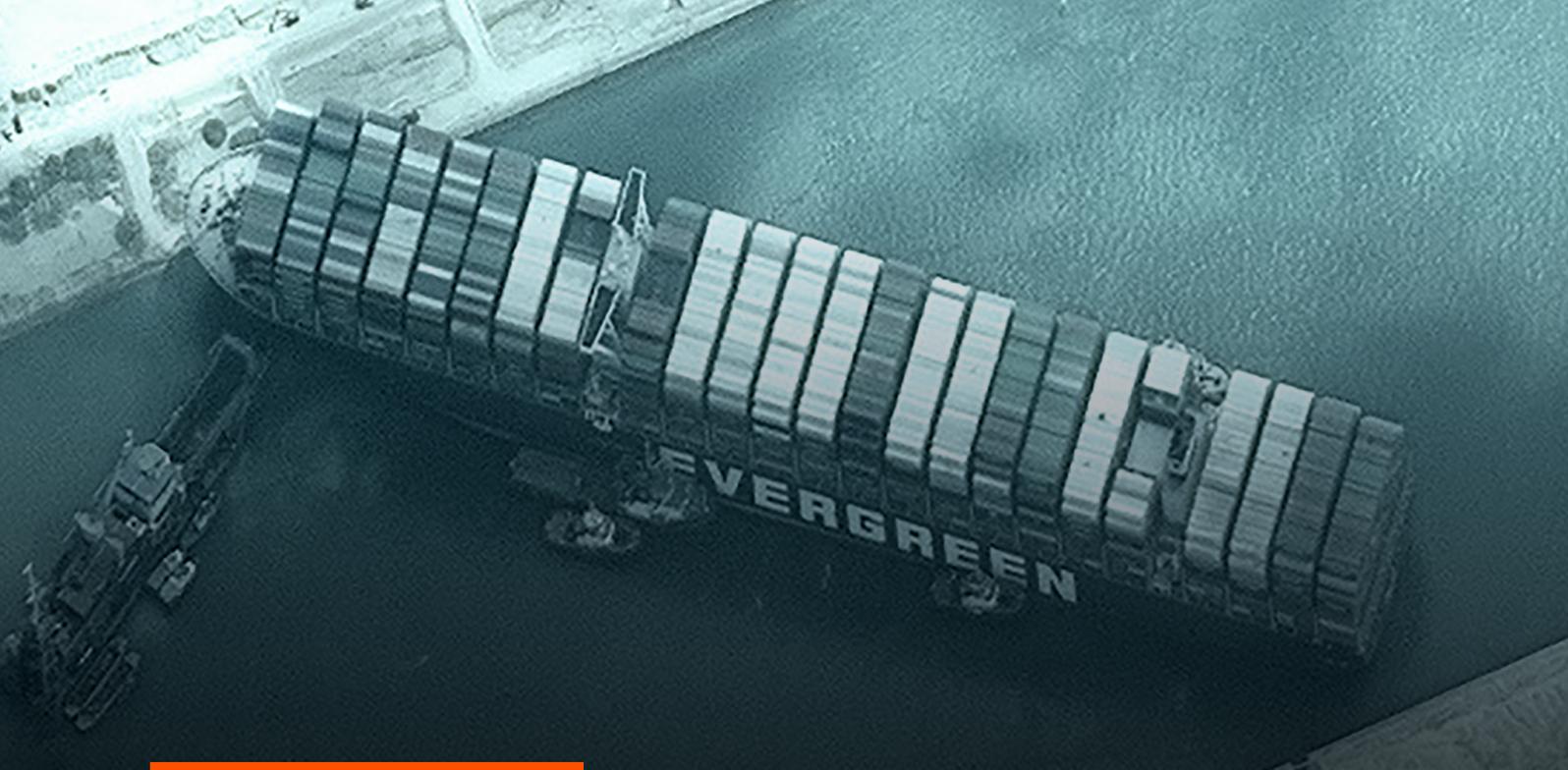
Die Konsolidierung im Schiffahrtssektor hat eine Konsolidierung in der Schleppschiffahrt nach sich gezogen: Immer weniger renommierte Betreiber sind dazu in der Lage, den durch niedrigere Tarife und hafeninternen Wettbewerb entstehenden Druck zu überleben. In Europa ist beispielsweise die Zahl der großen Akteure in weniger als einem Jahrzehnt von zehn auf nur drei zurückgegangen, von denen sich zwei im Besitz von Unternehmen befinden, die große Reedereien betreiben.

Das Ergebnis sind geringere Investitionen in Schlepper, schlechtere Arbeitsbedingungen, niedrigere Löhne und weniger Sicherheit für die Beschäftigten in der Branche.

Die ITF appelliert gemeinsam mit der Familie der globalen Gewerkschaftsverbände an die weltweit größten Containerschiffahrtsunternehmen und Frachteigner (Marken) sowie an die Regierungen, ihren Teil der Verantwortung zu übernehmen, um diesen tödlichen Wettlauf nach unten zu stoppen.

**"IM EUROPÄISCHEN SCHLEPP-SCHIFFFAHRTSSEKTOR GIBT ES MÖGLICHERWEISE EINEN VERDRÄNGUNGSWETTBEWERB. NACH INFORMATIONEN EINES SCHLEPPUNTERNEHMENS WURDEN IN EINEM PORTUGIESISCHEN HAFEN SCHLEPPDIENSTE ZU ETWA 5 PROZENT DER GESCHÄTZTEN KOSTEN ANGEBOTEN. ÄHNLICHE PRAKTIKEN WERDEN IN DÄNEMARK UND SCHWEDEN BEOBACHTET."**

WELTVERKEHRSFORUM, 2018



## FALLBEISPIEL ÄGYPTEN

### Unsere labilen Lieferketten im Zentrum der Weltöffentlichkeit: *Ever Given* im Suezkanal

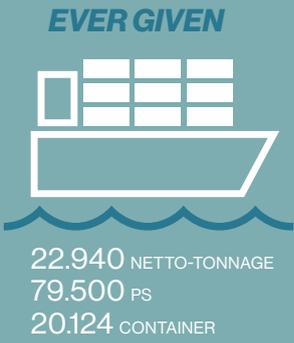
Im März 2021 verkeilte sich die *Ever Given* in den sandigen Ufern des Suezkanals, der von Ägypten kontrollierten Wasserstraße, die von 12 Prozent des Welthandelsverkehrs passiert wird. Das 400 Meter lange Containerschiff blockierte den Kanal für mehr als eine Woche und verhinderte oder verzögerte den Verkehr von Waren mit einem geschätzten Wert von 9,6 Milliarden US-Dollar.

Zehntausenden von Verbrauchern und Unternehmen, die direkt von dem Vorfall betroffen waren, und Milliarden von Beobachtern hat die *Ever Given* die prekäre Verfassung unserer globalen Lieferketten vor Augen geführt.

Der *Ever Given* erinnerte uns auch daran, dass der Seeverkehr auch im Zeitalter von Zoom und kommerziellem Flugverkehr noch eine wichtige Rolle in unserem Leben spielt. Nach wie vor werden 90 Prozent aller Transportgüter auf dem Seeweg befördert, und jedes Schiff benötigt für seinen Betrieb Menschen auf See und an Land.

Der unermüdliche Einsatz der lokalen und internationalen Schlepp- und Bergungsunternehmen wurde an die wartende Weltbevölkerung ausgestrahlt, bis die *Ever Given* am 29. März endlich befreit wurde – wobei Schlepper und ihre frohen Besatzungen im Mittelpunkt jeder Aufnahme standen.

Doch trotz dieser großen öffentlichen Aufmerksamkeit und der technischen Begeisterung der Medien für die Arbeit von Schleppdiensten sind die der ITF angeschlossenen Gewerkschaften nach wie vor in Sorge, da sich das alles noch nicht in einem regulatorischen und kulturellen Wandel niedergeschlagen hat, der erforderlich wäre, um den Warnungen der Beschäftigten in der Schleppschifffahrt zu entsprechen. Wir halten es nur für eine Frage der Zeit, dass sich eine mit der Blockade des Suezkanals im Jahr 2021 vergleichbare Situation in einem größeren und katastrophaleren Ausmaß wiederholt. Wir befürchten das Schlimmste, wenn sich ein solcher Vorfall im Panamakanal ereignen würde.



**"Die traurige Geschichte verdeutlicht die Fragilität des Welthandels. Ein einziger Windstoß genügte, um das Ganze zu Fall zu bringen."**

**ALEX CHRISTIAN, WIRED**

**"ÜBERMÜDUNG IST FÜR SEELEUTE, INSBESONDERE AUF WACHE, EINES DER HAUPTSICHERHEITSRISIKEN. WENN NICHTS GEGEN ÜBERMÜDUNG UNTERNOMMEN WIRD, SIND DER VERLUST VON MENSCHENLEBEN, SACHSCHÄDEN UND SCHÄDEN AN DER UMWELT DIE MÖGLICHEN FOLGEN."**

AUSTRALISCHE BEHÖRDE FÜR VERKEHRSSICHERHEIT, 2011

# EINE OHNEHIN RISKANTE ARBEIT WIRD JETZT ZUR TÖDLICHEN GEFAHR

Beschäftigte auf einem Schlepper nahe **TANGER (MAROKKO)** kämpfen gegen schweren Seegang, um an einem Containerschiff festzumachen. Trotz ihrer Erfahrung und ihres Könnens riskieren Schleppbootbesatzungen ihr Leben, wenn sie bei schlechtem Wetter hinausfahren müssen.

Die Verschlechterung von Sicherheit und Gesundheitsschutz ist eine der Hauptfolgen des Wettlaufs nach unten und schlecht konzipierter oder mangelhaft durchgesetzter Vorschriften. Die Beschäftigten in der Schleppschiffahrt bekommen die Auswirkungen jeden Tag zu spüren. Sie sehen, dass ihre Arbeitgeber an allen Ecken und Enden sparen, wodurch sich die Arbeitsbedingungen verschlechtern, die Unsicherheit wächst und die Unfall- und Verletzungsgefahr am Arbeitsplatz steigt, oft aufgrund von zunehmender Übermüdung.

Das Problem ist überall das gleiche. Beschäftigte aus so weit voneinander entfernten Ländern wie Aotearoa/Neuseeland und Panama berichten über fehlende Vorschriften für sichere Besatzungsstärken und sichere Arbeits- und Ruhezeiten. Eine erschöpfte Belegschaft erhöht zumeist die Wahrscheinlichkeit von schweren und tödlichen Unfällen.

Die möglichen Leidtragenden dieser Gesundheits- und Sicherheitsvorfälle sind nicht nur die Beschäftigten selbst, sondern alle, die in stark frequentierten Häfen und maritimen Industrien tätig sind, wie z. B. Seeleute, Hafenbeschäftigte und andere Nutzer von Wasserstraßen, wie Berufs- und Freizeitfischer.

In Aotearoa (Neuseeland) besteht die Besatzung an Bord oft aus nur zwei Personen. Das bedeutet in der Praxis, dass nicht genügend Besatzungsmitglieder an Bord sind, um das Schiff zu steuern und einen Rettungseinsatz durchzuführen, wenn ein anderes Besatzungsmitglied über Bord geht oder krank wird.

Neben der Übermüdung steigt auch das Unfall- und Verletzungsrisiko durch die allmähliche, aber anhaltende Einschränkung wichtiger Kapital- und Sicherheitsbudgets. Ein Kunde mag zwar denken, dass seine Einsparungen von "ein paar Dollar hier" oder "ein paar Euro dort" bei den Verträgen mit Schleppdiensten nur geringe Auswirkungen haben, aber das Endergebnis ist eine Branche, deren Unternehmen durch erhebliche Einschnitte bei der Instandhaltung, aufgeschobene Investitionen in zuverlässige Ausrüstung, verzögerte Erneuerung der Flotten zur Gewährleistung ihrer Betriebstauglichkeit und unzureichende Ausbildung der Besatzung intern miteinander konkurrieren. Das Endergebnis sind weniger zuverlässige Schleppdienste, bei denen bei der Sicherheit gespart wird und Menschen ums Leben kommen.



Aufgrund der relativ geringen Tonnage von Schleppern besteht die Gefahr, dass sie von hohen Wellen überrollt werden und kentern, wie im **PAZIFIK** vor **AUSTRALIEN** zu beobachten war.



## FALLBEISPIEL AUSTRALIEN

### Svitzer macht Schlimmes noch schlimmer

Das Management von Svitzer in Australien ist ein Beispiel dafür, was Betreiber, die gegen unlauteren Wettbewerb ankämpfen, nicht tun sollten, um ihre Probleme zu lösen. Anstatt sich mit den Gewerkschaften zusammenzusetzen und darüber zu reden, wie die Beschäftigten und die Unternehmensleitung gemeinsam einen Weg finden könnten, um einen schlecht funktionierenden Markt zu stabilisieren, hat Svitzer versucht, seine Rentabilität wiederherzustellen, indem es entweder bestehende Schlupflöcher im schwachen australischen Arbeitsrecht ausnutzte oder auf Änderungen des *Fair-Work-Gesetzes* drängte, die es ihm ermöglichten, sich um Kollektivverhandlungen zu drücken.

#### Wie kam es soweit?

Im Jahr 2007 kaufte die Schleppsparte von A. P. Møller-Maersk Svitzer Wijsmuller (Svitzer) das australische Unternehmen Adsteam Marine Ltd – ein Unternehmen mit umfangreichen Geschäftsaktivitäten vor Ort und in Großbritannien.

Durch diese Übernahme kontrollierte Svitzer nunmehr zwei Drittel des britischen Schleppsektors. In Australien brachte der Kauf Svitzer eine Flotte von Schiffen, einen Vertrag für staatliche Nothilfemaßnahmen und vor allem Folgendes ein: Svitzer erwarb ein Netz von "exklusiven Schleppegenehmigungen" bei zahlreichen australischen Hafenbehörden, gepachteten und privatisierten Hafenbetrieben und Terminals für Rohstoffexporte.

Obwohl im Jahr 2022 auf das australische Geschäft immer noch ein ganzes Viertel der weltweiten Arbeitsplätze bei Svitzer entfällt, sind die Aktivitäten und der Marktanteil des Unternehmens in diesem Land zunehmend unter Druck geraten. Gleichzeitig verhält sich die australische Unternehmensleitung immer feindseliger gegenüber den drei Gewerkschaften, die die eintausend Beschäftigten des Unternehmens im Land vertreten. Das Unternehmen ist mehrfach in unerfreulicher und sehr öffentlicher Weise von den globalen Werten der Muttergesellschaft A. P. Møller-Maersk abgewichen.

Die australische Unternehmensleitung von Svitzer hat öffentlich erklärt, dass ihre Bestrebungen, bestimmte Klauseln des Kollektivvertrags mit der Belegschaft aufzuheben, auf den wachsenden Wettbewerbsdruck zurückzuführen sind. Svitzer hat einige Exklusivverträge mit Hafenbehörden, die das Unternehmen 2007 abgeschlossen hatte, aus Preisgründen verloren, konnte aber in jüngster Zeit mehrere wichtige langfristige Verträge abschließen, vor allem mit der Regierung und dem Flüssiggassektor.

Wenn Lizenzen von einem Betreiber auf einen anderen übergehen, haben die Beschäftigten in der Schleppschiffahrt häufig das Nachsehen. Als Svitzer 2011 seinen Vertrag für den Hafen von Gladstone an das niederländische Unternehmen SMIT abgab, verloren viele ehemalige Svitzer-Beschäftigte ihre Leistungsansprüche – selbst wenn sie von SMIT eingestellt wurden. Bedauerlicherweise verloren viele der in jüngerer Zeit von Svitzer eingestellten Beschäftigten zusätzlich die Guthaben auf ihren Arbeitszeitkonten, die sie für Urlaubsansprüche bei langer Betriebszugehörigkeit angesammelt hatten – und fingen praktisch wieder bei Null an.

Außerdem ist Wettbewerb im Sektor entstanden, da einige Häfen Schleppdienstleister direkt mit Schifffahrtskunden in Kontakt gebracht haben. Einige Hafenbehörden sind von der Vergabe von Exklusivlizenzen zu einem System des offenen Wettbewerbs in einem bestimmten Hafen- oder Terminalbereich übergegangen, bei dem sich eine Reihe von Konkurrenzunternehmen im Bereich wasserseitiger Dienstleistungen um Aufträge von Reedereien oder deren Allianzen bewerben.

Svitzer legt zwar seine Schlepptarife offen, die Höhe und der Umfang von Preisnachlässen, die den großen Schifffahrtsgesellschaften gewährt werden, bleiben jedoch ein streng gehütetes Geheimnis. International können diese Ermäßigungen bis zu 50 Prozent der angegebenen Preise betragen. Dieser Mangel an Transparenz macht es für andere Hafennutzer schwierig, den Wert der Quersubventionierung zu erfassen, die sie möglicherweise mit ihren eigenen Tarifen bezahlen, oder für die Beschäftigten und ihre Gewerkschaften, sich ein genaues Bild von der Finanzlage des Unternehmens zu machen.

Das Modell der nicht-exklusiven Lizenzen wurde von den Betreibern und einigen Gewerkschaften als nicht nachhaltig, investitionsbehemmend und meist schlechter Kapitaleinsatz kritisiert, da eine große Anzahl von Akteuren in einem Hafen wahrscheinlich bedeutet, dass Schlepper untätig im Hafen liegen. Das Volumen des Anlegeverkehrs reicht einfach nicht aus.

Stattdessen herrscht auf dem wasserseitigen Markt ein Kommen und Gehen der Betreiber, oft abhängig von ihrem Zugang zu günstigen Krediten, was unter den betroffenen Beschäftigten, die sich auf alle Betreiber verteilen, ein Klima ständiger Verunsicherung erzeugt. Dies ist ein Modell einer Regulierung, das mit Sicherheit einen Wettlauf nach unten auslöst, insbesondere wenn es auf kleinere Häfen wie die entlang der australischen Küste angewendet wird.

### Wettbewerb auf Kosten der Beschäftigten

Dass Svitzer in diesem Deregulierungsklima sowohl bei den exklusiven als auch bei den nicht-exklusiven Lizenzen von seinen Wettbewerbern verdrängt wird, liegt nach seinen eigenen Angaben daran, dass die Rivalen Arbeitskosten sparen können.

Engage Marine ist ein solcher Rivale. Der Svitzer-Konkurrent wurde 2016 vom ehemaligen CEO des Unternehmens für Australien ins Leben gerufen. Das Unternehmen ist an drei weiteren Standorten als eigenständiges Unternehmen tätig und betreibt in drei Häfen ein Joint Venture mit dem globalen Betreiber SMIT Lamalco, u. a. in Australiens verkehrsreichstem Containerterminal Botany.

Im August 2021 verlor Svitzer einen weiteren Standort an Engage, als die Reederei CSL dem Unternehmen den Unterauftrag für Schleppdienste im Hafen des Bergbaugiganten Arrium in Whyalla in Südaustralien übertrug. Dort hat Engage Marine an seiner Strategie festgehalten, nicht mit den australischen Seeleutegewerkschaften zusammenzuarbeiten. Das Unternehmen hat eine neue Regelung eingeführt, wonach die Beschäftigten an Bord der Schleppboote leben müssen und die Besatzungsstärke unter der liegt, die im Kollektivvertrag von Svitzer vorgesehen ist.

Anstatt sich gegen die sinkenden Beschäftigungs- und Sicherheitsnormen in der Branche zu verwehren, hat Svitzer erklärt, dass es diesem Beispiel folgen will. In Bezug auf seinen langjährigen Kollektivvertrag erklärte das Unternehmen in seiner Stellungnahme zur Untersuchung der Bundesregierung über die Effizienz von Häfen und maritimen Lieferketten im Jahr 2022:

**"Gemessen an den allgemeinen Branchennormen sind diese Vereinbarungen eher präskriptiv und behindern den effizienten Einsatz von Arbeitskräften. Der Inhalt der Verträge ist das Ergebnis vergangener Arbeitskonflikte und Praktiken, die den heutigen Bedürfnissen der Betreiber immer weniger gerecht werden. Allerdings ist es in der Praxis sehr schwierig, wenn nicht gar unmöglich, historische Mängel zu ändern. Tatsächlich zielen die Forderungen der Gewerkschaften in der Regel darauf ab, weiterhin Veränderungen einzuschränken."**

## SVITZER AUSTRALIEN

Svitzer hat bei der australischen Behörde für Arbeitgeber/Arbeitnehmerbeziehungen (Fair Work Commission) die Aufkündigung des Kollektivvertrags mit den Seeleutegewerkschaften Maritime Union of Australia (MUA), Australian Institute of Marine and Power Engineers (AIMPE) und Australian Maritime Officers' Unions (AMOU) beantragt. Sollte das Unternehmen mit diesem Antrag durchkommen, würde es seine gesamte australische Belegschaft auf die für die Branche gesetzlich zulässigen Mindestlöhne und -bedingungen zurückstufen. Hinzu kommt insbesondere, dass durch die Kündigung des Kollektivvertrags die Verpflichtung für Svitzer entfällt, die darin festgeschriebenen Sicherheitsnormen einzuhalten.

Svitzer sagt, dass seine Maßnahmen Teil der Bemühungen sind, mit den Billigkonkurrenten mitzuhalten, die im australischen Schleppschiffahrtssektor einen internen Wettlauf nach unten veranstalten. Das mag so sein, aber Svitzer hat mit Sicherheit eine schlimme Situation verschlimmert. Im Zuge dessen hat das Unternehmen die globalen Werte seiner Muttergesellschaft und deren ausdrückliches Bekenntnis zur Wahrung der Vereinigungsfreiheit und des Rechts auf Kollektivverhandlungen untergraben.

Die Rekordgewinne, die von A. P. Møller-Maersk, der Muttergesellschaft von Svitzer, im März 2022 bekanntgegeben wurden, drohen nicht gerecht mit den Beschäftigten geteilt zu werden, dem das Unternehmen seine historischen Ergebnisse zu verdanken hat. Svitzer ist auch in den Niederlanden und Großbritannien in Arbeitskonflikte verwickelt, wo das Unternehmen versucht, die Rechte, die Löhne und die Bedingungen der Beschäftigten in der Schleppschiffahrt auszuhöhlen.





# LÄUTET DIE ALARMGLOCKEN: DIE GESCHICHTE VON TROY PEARSON

Troy Pearson und Charley Cragg verloren im Februar letzten Jahres in den frühen Morgenstunden bei der Arbeit ihr Leben, als sie einen Lastkahn für Rio Tinto schleppten. Der Tod von Troy und Charley ist eine Tragödie, aber ihre Geschichte ist kein Einzelfall. Seit dem Jahr 2016 hat die kanadische Verkehrssicherheitsbehörde landesweit 350 Unfälle mit Schleppern und Lastkähnen registriert, darunter 24 Schiffsuntergänge.

Die Besatzungen riskieren, dass ihre Schiffe kollidieren, stranden oder kentern, wenn sie Baumstämme, Treibstoff und schwere Maschinen durch Kanadas Flüsse, Seen und Küstenkanäle schleppen. Die Risiken werden durch die extremen Wetterbedingungen im Norden Kanadas noch verschärft. Sicherheit ist immer wichtig, aber hier erst recht.

Im kanadischen Schleppgeschäft vollzieht sich ein eigener Wettlauf nach unten, bei dem die Konkurrenzfähigkeit für einige Betreiber Vorrang vor der Sicherheit hat.

## DAS RECHT, NEIN ZU SAGEN

Beschäftigte sind nur dann in der Lage, für ihre Sicherheit einzutreten, wenn sie sich dazu befähigt und geschützt fühlen. Während theoretisch alle Beschäftigten in der Schleppschiffahrt (mit entsprechender Ausbildung und Erfahrung) über die nötigen Kenntnisse verfügen, um zu beurteilen, ob es sicher ist, unter bestimmten Bedingungen hinauszufahren oder nicht, sind in Wirklichkeit ihre Möglichkeiten, "Nein" zu gefährlichen Forderungen der Arbeitgeber zu sagen, begrenzt.

Die ITF ist der Meinung, dass Gewerkschaftsanerkennung und Kollektivverträge, in denen die Rechte der Besatzungen auf sichere Arbeitsbedingungen festgelegt sind, unverzichtbar sind. Die Kunden von Schleppunternehmen sollten in ihren Verträgen mit Zulieferern darauf bestehen.



Kapitän Troy Pearson starb beim Untergang der *Ingenika*. Seine Witwe, Judy Carlick-Pearson, hat sich den Forderungen nach einem besseren Schutz der Schleppbootbesatzungen angeschlossen.



Judy hat mit der ITF zusammengearbeitet, um in einem Kurzfilm Troys Geschichte zu erzählen und Veränderungen zu fordern.

Das Video ist hier zu sehen: [itfglobal.org/soundthesiren](http://itfglobal.org/soundthesiren)

## Sichtbare Durchsetzung ist erforderlich

In der Vergangenheit haben die kanadischen Behörden auf Routineüberprüfungen kleinerer Schiffe zur Durchsetzung der Sicherheitsnormen im Seeverkehr verzichtet. Nachdem Gewerkschaften Druck auf die Behörde ausübten, kündigte Transport Canada an, ab nun Schiffe aller Größen, auch kleinere Schleppboote, zu inspizieren. Doch es bestehen weitere Sorgen wegen der zögerlichen Umsetzung durch die Behörde.

Die Gewerkschaften bezweifeln auch, dass Transport Canada in der Lage ist, mit den vorhandenen Ressourcen die erforderlichen häufigen und gründlichen Inspektionen durchzuführen. Die Inspektor\*innen haben keine eigenen Schiffe. Unzureichende Überstundenbudgets haben zur Folge, dass keine Inspektionen nach Feierabend und am Wochenende durchgeführt werden.

Die Gewerkschaften der Beschäftigten in der Schleppschiffahrt fordern unermüdlich konstruktive Maßnahmen von Transport Canada, Schleppunternehmen und Kunden. Es gibt Fortschritte. Inzwischen läuten immer mehr Kanadier\*innen die Alarmglocke, in der Hoffnung, dass den Familien anderer Seeleute die durch diesen Abwärtswettlauf verursachten menschlichen Verluste erspart bleiben.



# LÖSUNGEN REGULIERUNG ZUM SCHUTZ VON MENSCHENLEBEN UND EXISTENZGRUNDLAGEN

Ohne eine wirksame Regulierung und Durchsetzung der Arbeitsplatznormen sind sowohl das Leben der Beschäftigten als auch die Umwelt in Gefahr. Regierungen und andere Behörden müssen die Verantwortung dafür übernehmen, dass alle Beschäftigten einen sicheren Arbeitsplatz haben, der frei von Ausbeutung durch Arbeitgeber und letztlich auch durch Kunden innerhalb einer Lieferkette ist.

Regulierungsvorschriften müssen wirksam dafür sorgen, dass die Vereinigungsfreiheit und das Recht aller Beschäftigten auf Kollektivverhandlungen gewährleistet sind und gesetzlich ausgehandelte Verträge eingehalten werden. Regulierungsvorschriften und die damit verbundenen Sanktionen sollten die Betreiber dazu bewegen, Gesetze zu befolgen, anstatt sie zu umgehen. Arbeitgeber, die Kollektivverhandlungen und verbindliche Betriebsvereinbarungen untergraben, sollten bestraft werden. Regulierungsvorschriften sollten wirksame Abschreckungsmaßnahmen vorsehen, die der großen und wachsenden Macht der Betreiber und ihrer Muttergesellschaften (oder angegliederten Unternehmen) Rechnung tragen. Viele Schleppunternehmen sind heute multinationale Unternehmen, die über beträchtliche Ressourcen verfügen.

Betreibern, ob global oder lokal, die Vorschriften, insbesondere im Bereich der Sicherheit, offen missachten oder zu umgehen versuchen, sollten die Lizenzen entzogen werden. Fahrlässige Arbeitgeber und Auftraggeber von Schleppdiensten sollten mit Geldbußen belegt oder strafrechtlich belangt werden, um ihr Fehlverhalten im Hinblick auf die Rechte und die Sicherheit der Beschäftigten abzugelten.

Solange unsere Häfen und Wasserstraßen für die Beschäftigten in der Schleppschifffahrt nicht sicher sind, sollten die Regierungen Gesetze zum Totschlag durch Unternehmen in Betracht ziehen, die Betreiber und Kunden strafrechtlich in die Pflicht nehmen würden.

Der Druck auf die Schleppbranche erhöht wiederum den Druck auf die Betreiber, was zu Kosteneinsparungen führt, die die Beschäftigten gefährden. Allerdings tun die Regierungen und Behörden auch nichts, um Branchennormen und Vorschriften durchzusetzen. Die Regierungen müssen handeln, um diese Entwicklungen rückgängig zu machen, indem sie unlauteren Wettbewerb verhindern und bestehende Vorschriften und Kollektivverträge ordnungsgemäß durchsetzen. Das ist notwendig, um Sicherheit und Gesundheitsschutz in der Schleppschifffahrt zu verbessern.

Die Regulierungsbehörden können den Wettlauf nach unten auch verhindern, indem sie wettbewerbswidrige Praktiken der großen Reedereien unterbinden. Mehr als vier Fünftel des globalen Containerschiffahrtsmarktes sind im Besitz von drei großen Allianzen, die aus zehn Reedereien bestehen. Ein [Bericht des Weltverkehrsforums](#) aus dem Jahr 2018 mit dem Titel "The Impact of Alliances in Container Lines" kam zu dem Schluss, dass "die Auswirkungen des Containerverkehrssystems insgesamt überwiegend negativ zu sein scheinen".

Im Schleppgeschäft konnten diese Unternehmen die Tarife auf ein unhaltbares Niveau drücken. Die Regulierungsbehörden können jedoch eingreifen, um die Abwärtsspirale zu stoppen. In den Vereinigten Staaten ist es nach dem *Federal Maritime Commission Authorization Act* von 2017 für Reedereien illegal, Schlepptarife und -dienste in US-Häfen untereinander auszuhandeln. Dadurch wurde in den Verhandlungen zwischen Schleppunternehmen und Reedereien wieder ein gewisses Gleichgewicht hergestellt, das tragbarere Tarife zum Schutz der Beschäftigten und der Hafengemeinden ermöglicht.

Des Weiteren sollten Lösungen wie die Festlegung einer Preisuntergrenze für Schleppdienste in Betracht gezogen werden. Die Regulierungsbehörden können ein angemessenes Tarifsystem einführen, das es den Schleppdiensten ermöglicht, ihre Kosten für den Betrieb sowie die Sicherheit und die Ausbildung ihrer Beschäftigten zu decken. Gesetzliche Regulierung in Form von Preisuntergrenzen bietet einen Mechanismus zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen, den die Reedereien mit ihrer Marktmacht nicht aushebeln können.

## Menschenwürdige Arbeit in der Schleppschifffahrt jetzt im Fokus der IAO

Der Verwaltungsrat der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) hat eine Entschließung über menschenwürdige Arbeit in der Binnenschifffahrt verabschiedet, die auch die Beschäftigten in der Schleppschifffahrt einbezieht. Entsprechende Maßnahmen sollten ursprünglich in der Zweijahresperiode 2022-23 begonnen werden, aber aufgrund der Pandemie ist der Zeitpunkt der betreffenden Sitzung nun ungewiss.

Sobald die Sitzungstermine feststehen, müssen die Beschäftigten und unsere Gewerkschaften an vorderster Front an der Ausarbeitung internationaler Regelungen mitwirken, um eine arbeitnehmerzentrierte Gesetzgebung und Durchsetzung zu gewährleisten.



## FALLBEISPIEL PANAMA

In Panama arbeiten die Beschäftigten in der Schleppschiffahrt auf einer der meistbefahrenen Wasserstraßen der Welt – einem Kanal, der für den Welthandel von zentraler Bedeutung ist. Aber diese Beschäftigten erleben die Auswirkungen ihres eigenen "Wettlaufs nach unten", der von einem zunehmend gewerkschaftsfeindlichen Arbeitgeber – der Panamakanalbehörde (ACP) – befeuert wird. Dieses staatliche Unternehmen hat bei zahlreichen übermüdungsbedingten Sicherheitsvorfällen nichts unternommen, geschweige denn Untersuchungen eingeleitet. Im Dezember letzten Jahres brach der erschöpfte Kapitän eines Schleppbootes zusammen, wodurch es bei der Durchfahrt durch die neuen Schleusen zu einer Kollision mit einem Flüssigerdgas-Schiff kam. Er wurde verletzt und das Schiff beschädigt.

Dienstpläne und Rotationszeiten sind nicht geregelt und führen zu Übermüdung bei den Besatzungsmitgliedern, zumal die ACP-Leitung für einige Beschäftigte wochenlange Schichten von 14 Stunden und mehr pro Tag genehmigt hat. Das Übereinkommen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW) schreibt zwar für internationale Dienste eine Mindestruhezeit von zehn Stunden innerhalb eines 24-Stunden-Zeitraums vor, aber die Beschäftigten in der Schleppschiffahrt fallen nicht unter diese wichtige Schutzbestimmung.

Personal- und Ausrüstungsmangel sind seit langem gang und gäbe, und dies setzt sich unter der derzeitigen Verwaltung fort. Zwangsüberstunden und unzureichende Ruhezeiten verschlimmern das Problem.

Neben den wahrscheinlichen Einflussfaktoren Übermüdung und Stress (allein im Jahr 2021 starben zwei Besatzungsmitglieder an stressbedingten Herzproblemen und zwei weitere erlitten nicht tödliche Schlaganfälle) sind Alter

Die Besatzungen und Kapitäne der Schlepper auf dem **PANAMAKANAL** werden regelmäßig zu 14-Stunden-Tagen eingeteilt, und das über Wochen ohne einen einzigen Ruhetag. Übermüdung ist für die Beschäftigten ein zunehmendes Problem. Laut Gewerkschaftsberichten nimmt die Zahl beinahe tödlicher Unfälle zu.

und Betriebsmängel der Schlepper ein zunehmendes Problem. In den letzten Jahren kam es im Kanalnetz zu mehreren Beinahe-Unfällen und Kollisionen. Die Gewerkschaften berichten von mangelnder Wartung, fehlerhaften Schiffskonstruktionen und davon, dass fast die Hälfte der vorhandenen Flotte nicht für den Betrieb in den neuen Schleusen ausgelegt ist.

ACP verhält sich wie ein privater Schleppunternehmer, der das Maximum aus den Beschäftigten auf seinen Booten herausholen will, ohne Rücksicht auf ihre Gesundheit, ihre Sicherheit oder ihr Wohlergehen. ACP sollte aus dem Vorfall der *Ever Given* lernen und seine feindselige Haltung gegenüber Teilen seiner Belegschaft zugunsten vernünftiger Arbeitsbeziehungen beenden. Es ist für alle von Vorteil, wenn Beschäftigte und Unternehmensleitung gemeinsam für den Schutz und die Sicherheit unserer Lieferketten sorgen.

Die Lösungen liegen auf der Hand: ACP muss eine unabhängige Stelle einrichten, die die Sicherheit des Betriebs des Panamakanals überwacht und allen Arbeitsunfällen, Krankheitsfällen und Havarien in Übereinstimmung mit IMO-Protokollen und der besten medizinischen Praxis nachgeht. ACP muss sich mit der ITF und ihren Mitgliedsorganisationen zusammensetzen und gemeinsam vernünftige und konstruktive Arbeitsbeziehungen entwickeln. ACP muss die Rechte aller seiner Beschäftigten auf Vereinigungsfreiheit und Kollektivverhandlungen über Gewerkschaften ihrer Wahl ernst nehmen.

ACP kann Vorreiter für die Anhebung der Normen in diesem Sektor sein, zum Nutzen der ganzen Welt. Es ist an der Zeit, dass die Behörde ihren hausgemachten, kontraproduktiven Wettlauf nach unten einstellt. Es kann auch anders gehen.

# LÖSUNGEN ÜBERLEGTE UND WIRKSAME DURCHSETZUNG

## FALLBEISPIEL BELGIEN



Es reicht nicht aus, dass Gesetze und Vorschriften klar und sorgfältig formuliert sind. Sie müssen auch vollständig und wirksam durchgesetzt werden. Ohne Durchsetzung sind die Schutzbestimmungen für die Beschäftigten nicht das Papier wert, auf dem sie geschrieben sind.

Eine unzureichende Durchsetzung kann dann der Fall sein, wenn die Inspektor\*innen der Regierungen oder der Hafenbehörden nicht über die Ausbildung oder die Ressourcen verfügen, um eine wirksame Durchsetzung zu gewährleisten. In British Columbia sind die Sicherheitsinspektor\*innen von Transport Canada laut den Berichten von Beschäftigten des Sektors nicht ausreichend ausgestattet und verfügen nicht einmal über die nötige Ausrüstung oder Boote, um in dieser risikoreichen Branche ordnungsgemäße Sicherheitsinspektionen durchzuführen. Manche Beschäftigten und Gewerkschaften in der Schleppschifffahrt haben wenig Vertrauen in die Fähigkeit der Aufsichtsbehörde, die bestehenden kanadischen Mindestvorschriften ordnungsgemäß durchzusetzen – insbesondere in Bezug auf unterdimensionierte Schlepper, die in abgelegenen Gebieten arbeiten.

Inspektionen müssen gründlich sein. So sollten die Behörden beispielsweise dabei sicherstellen, dass ein Schiff sicher und seetüchtig ist. Die Beschäftigten müssen wissen, dass die Durchsetzungsbehörden detaillierte, aktuelle und öffentlich zugängliche Aufzeichnungen über die Ergebnisse der persönlichen Kontrollen führen. Die Beschäftigten und unsere Gewerkschaften sollten aktiv über die Ergebnisse von Durchsetzungsmaßnahmen sowie juristische und brancheninterne Disziplinarmaßnahmen gegen Betreiber oder ihre Kunden informiert werden. Reaktionsschnelligkeit, Transparenz und zeitnahe Kommunikation sind von entscheidender Bedeutung.

Durchsetzungsbehörden müssen sowohl um den Schutz der Menschen als auch den des Planeten bemüht sein. Die ITF und die ihr angeschlossenen Gewerkschaften stehen an der Seite der Hafen- und Küstengemeinden im Kampf für die Anhebung von Umweltnormen, die unsere kostbaren Meeres-Ökosysteme für künftige Generationen schützen. Wir unterstützen die Dekarbonisierung und sehen ein großes Potenzial für Schlepper, bei der weltweiten Umstellung der Schifffahrt auf nicht-fossile Brennstoffe dabei zu sein.

Die Gewerkschaften sind bereit, mit Unternehmen und Regierungen zusammenzuarbeiten, um dafür zu sorgen, dass der Sektor seinen Teil zur Aufhaltung des katastrophalen Klimawandels beiträgt. Hierfür muss der Schleppsektor von den Betreibern und deren Muttergesellschaften und Kunden als Bestandteil der Umwelt-, Sozial- und Governance-Ziele (ESG) und der Planung des Übergangs zu einem nachhaltigen Verkehrswesen betrachtet werden.

Die ITF fordert die Regierungen auf, die Gesetzeslücken zu ermitteln, diese zu untersuchen und zu schließen sowie umgehend strenge Vorschriften auf globaler Ebene einzuführen und durchzusetzen.

MedTug, eine Tochtergesellschaft der Mediterranean Shipping Company (MSC), der größten Schifffahrtsgesellschaft der Welt, hat begonnen, Schleppdienste in ganz Europa anzubieten. MedTug ist zwar ein Marktneuling, operiert aber unter der bestehenden Lizenz von Antwerp Towage – einem Schleppunternehmen, das aufgrund des Bestandsschutzes in der europäischen Gesetzgebung bis zum 1. Juli 2025 von europäischen Regulierungsvorschriften ausgenommen ist.

Hätte MedTug bei seiner Geschäftsaufnahme in Belgien eine eigene neue Lizenz beantragt, wäre das Unternehmen gezwungen gewesen, die Vorschriften von Anfang an zu erfüllen.

Die ITF und ihre Mitgliedsorganisationen hatten und haben gute und langjährige Beziehungen zu MSC, der Muttergesellschaft von MedTug, sowohl im Bereich der Handels- als auch der Kreuzfahrtsparte. Umso enttäuschender ist daher, dass MedTug unter der Lizenz von Antwerp Towage in Belgien tätig ist, Sozial- und Steuergesetze umgeht, nationale Arbeitsgesetze unterläuft und mit Preisen Wettbewerb betreibt, die die tatsächlichen Kosten für die Erbringung der Dienstleistung unterschreiten. Und das, obwohl die Gewerkschaft die örtliche Geschäftsführung von MedTug vor Aufnahme der Tätigkeit darauf hingewiesen hat, dass der belgische Kollektivvertrag, das belgische Recht und die europäischen Regulierungsvorschriften eingehalten werden müssen.

Unter Verweis auf die schwerwiegenden Auswirkungen, die diese Praktiken auf die Beschäftigten haben, und mit der Forderung, dass MedTug die Hafennormen erfüllt und den unlauteren Wettbewerb beendet, hat die ITF-Mitgliedsgewerkschaft BTB diese Verdrängungspraktiken bei den belgischen Behörden rechtlich angefochten. Auch ein anderes Schleppunternehmen, Boluda, hat gegen Antwerp Towage und die Hafenbehörde Klage wegen unlauteren Wettbewerbs erhoben. Die für die Überwachung von Sozialgesetzen zuständige Dienststelle hat eine Untersuchung gegen MedTug eingeleitet.

Im Klartext: Die Beschäftigten bei MedTug sollten nicht jahrelang darauf warten müssen, dass ihnen sichere Arbeitsplätze und die gleichen Lohn- und Beschäftigungsbedingungen wie anderen Beschäftigten in der belgischen Schleppbranche zugestanden werden. ITF und BTB rufen MedTug auf, den belgischen Kollektivvertrag einzuhalten.



## VERANTWORTLICHKEIT IN DER LIEFERKETTE

Die Beschäftigten in der Schleppschifffahrt bilden ein wesentliches Glied der maritimen Lieferkette. Sowohl die Betreiber als auch ihre Kunden, die Schifffahrtsgesellschaften und letztlich die Ladungseigentümer (oder die Leitunternehmen), müssen ein Interesse am Wohlergehen der Beschäftigten in der Branche haben und dafür mit Verantwortung tragen.

Für die globalen Schifffahrtsunternehmen wäre jetzt der Zeitpunkt, über die massiven Einnahmen und Gewinne nachzudenken, die sie während der Pandemie für ihre Aktionäre erzielt haben. Die Schifffahrtsriesen weiten ihre Aktivitäten auf die gesamte Lieferkette aus und investieren in alle Bereiche, vom Straßentransport bis zur Lagerhaltung, vom Luftverkehr bis zur Schleppschifffahrt und anderen Hafendiensten. Zusammengefasst haben diese Investitionen in den letzten fünf bis zehn Jahren zu einer tiefgreifenden Umstrukturierung des Marktes geführt, die den Schifffahrtsunternehmen und ihren Mutterkonzernen die wichtige Funktion eines Gatekeepers für End-to-End-Dienste für die Kunden der Schifffahrtsunternehmen zuweist. Mit dieser Expansion geht eine Verantwortung der Schifffahrtsunternehmen einher, ihren Beschäftigten hohe Arbeitsnormen zu gewährleisten, unabhängig davon, an welcher Stelle der Lieferkette sie sich befinden.

Außerdem müssen Ladungseigentümer und Schifffahrtsunternehmen ihre Lieferketten überprüfen, um sicherzustellen, dass die Transportdienstleister die Beschäftigten fair und ordnungsgemäß behandeln. Die von der ITF empfohlene bewährte Praxis sieht vor, dass Unternehmen nur mit Zulieferern Verträge abschließen, die das Recht ihrer Beschäftigten respektieren und unterstützen, unabhängige Gewerkschaften zu gründen und ihnen beizutreten, und bei den für ihr tägliches Leben wichtigen Themen mitzureden. Dazu gehören Gesundheit und Sicherheitsschutz sowie die Verantwortung des Sektors für die Bekämpfung des katastrophalen Klimawandels. Dauerhafte, gültige Kollektivverträge sind der grundlegende Garant für die Rechte dieser Beschäftigten, um Ausbeutung, Missbrauch und Schaden zu verhindern.

Ladungseigentümer und die Schifffahrtsriesen der Welt haben die Verantwortung, sicherzustellen, dass in allen Bereichen ihrer globalen Lieferketten menschenrechtliche Sorgfaltsprüfungen durchgeführt werden.

### Gerechte Verteilung von Risiken und Kosten in der Lieferkette des Containerverkehrs

Beim Konzept der Verantwortlichkeit in der Lieferkette geht es auch um die Kontrolle der gesamten Lieferkette – einschließlich der Auftragnehmer, Tochterunternehmen oder anderer Parteien –, um faire Tarife zu gewährleisten und die Schleppdienstleister zur Einhaltung sicherer und fairer Beschäftigungsbedingungen zu verpflichten. Verantwortungsvolle Betreiber müssen von den großen Akteuren der maritimen Industrie eine faire Chance erhalten. Durch das Beharren auf angemessenen Tarifen können Reedereien und Ladungseigentümer am besten gewährleisten, dass ihre Lieferketten sicher sind und ihre Endkunden nicht durch Verspätungen oder Katastrophen enttäuscht werden, die durch einen tödlichen Wettlauf nach unten in diesem Sektor verursacht werden.

Hohe Normen und eine gute Ausbildung sind im Interesse der Kunden von Schleppdiensten. Unfälle können Verluste in Höhe von Zehntausenden von Dollar oder mehr verursachen. In den meisten Fällen sind diese Unfälle absolut vermeidbar, vorausgesetzt, es gibt einen nachhaltigen, finanziell soliden Hafen- und Schleppdienstleistungssektor, gut durchdachte Rechtsvorschriften und eine wirksame Durchsetzung.

### Multinationale Unternehmen müssen die Menschen- und Arbeitsrechte der Beschäftigten in der Schleppschifffahrt garantieren

Reedereien und multinationale Leitunternehmen sind gemäß den folgenden internationalen Instrumenten verpflichtet, die Vereinigungsfreiheit der Beschäftigten, die direkt oder bei Zulieferern innerhalb ihrer Lieferketten tätig sind, zu achten:

- Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte der Vereinten Nationen (2011)
- OECD-Leitlinien für Multinationale Unternehmen (1976, aktualisiert 2011)

## ÜBER DIE ITF

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation (ITF) ist ein demokratischer, von Mitgliedern geführter Zusammenschluss von Verkehrsgewerkschaften und als die weltweit führende Institution mit Zuständigkeit für den Verkehrssektor anerkannt. Wir kämpfen engagiert für die Verbesserung des Arbeitslebens und vernetzen Gewerkschaften aus 147 Ländern miteinander, um Rechte, Gleichheit und Gerechtigkeit für ihre Mitglieder zu sichern. Wir sind das Sprachrohr für die fast 20 Millionen erwerbstätigen Frauen und Männer, die die Welt bewegen.

## ÜBER DIE ETF

Die Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF) ist eine pan-europäische Gewerkschaftsorganisation, der Gewerkschaften aus der Europäischen Union, dem Europäischen Wirtschaftsraum sowie aus mittel- und osteuropäischen Ländern angehören. Die ETF vertritt über 5 Millionen Verkehrsbeschäftigte aus über 200 Gewerkschaften und 40 europäischen Ländern. Diese Beschäftigten sind in allen Teilen des Verkehrssektors tätig – zu Land, zu Wasser und in der Luft.



**INTERNATIONALE  
TRANSPORT-  
ARBEITER-  
FÖDERATION**



**EUROPÄISCHE  
TRANSPORT-  
ARBEITER-  
FÖDERATION**