

Menschenrechtliche Risiken in der Transport- und Logistikbranche

ERGÄNZUNGSMATERIAL zur Studie “Bitte wenden!”



FÖRDERER

Gefördert durch
ENGAGEMENT GLOBAL
mit Mitteln des



Gefördert durch



IMPRESSUM

Bonn, Januar 2024

HERAUSGEBER:
SÜDWIND e.V.
Kaiserstraße 201,
53113 Bonn
Tel.: +49(0)228-763698-0
info@suedwind-institut.de
www.suedwind-institut.de

AUTOR*INNEN:
Irene Knoke, Janna Fischer

REDAKTION UND LEKTORAT:
Irene Knoke

GESTALTUNG:
Janna Fischer

Für den Inhalt dieser Publikation ist
allein der Herausgeber verantwortlich.



BRANCHENFAKTEN

Produktionszentren in den Ländern des Globalen Südens liegen **nicht** unbedingt in **Hafennähe** und **je kleiner und isolierter der Produktionsstandort** ist, desto **schwieriger** kann auch die **Anbindung an das Verkehrsnetz** sein.

Vor allem wenn **kleinbäuerliche Betriebe** involviert sind, stehen viele Produzent*innen schon **auf der ersten Meile** vor **einigen Herausforderungen**, um ihre Produkte zu der ersten Verladestation oder zur Weiterverarbeitungsanlage zu bringen.



- (teils mehrere) **Mittelsleute** involviert
- **LKW** als am häufigsten genutztes Transportmittel
- Alternativen sind Motorrad oder Kleintransporter



HÄUFIGE HERAUSFORDERUNGEN:

schlechte Infrastruktur,
z.B. Straßenverhältnisse

veraltete Fahrzeuge ->
erhöhter Spritverbrauch
& Wartungskosten

erhöhte Reparaturen

hohe Spritpreise

Chartergebühren

risikoreicher
Fahrstil

Schmiergeldzahlungen

geringe maschinelle
Unterstützung,
z.B. Gabelstapler

heißes tropisches Klima

ökonomische Krisen

MENSCHENRECHTLICHE RISIKEN

- ◆ geringes oder unregelmäßiges **Einkommen**
- ◆ hohes Maß an **informeller Arbeit**
- ◆ **ökonomischer Druck**
 - zusätzliche Kosten für Charter, Reparaturen, Sprit und hohe Zinsen auf Kredite
 - schlechte Straßenverhältnisse und langsame Fahrgeschwindigkeiten erhöhen den Druck
- ◆ hohes **Unfallrisiko**
- ◆ **gesundheitliche Probleme**
 - chronische Schmerzen
 - muskuläre Probleme
 - Schlafmangel und -schwierigkeiten
 - körperliche Belastungen

Erzählungen eines kambodschanischen LKW-Fahrers

„Ich arbeite als Unterauftragnehmer für ein Transportunternehmen, das einen Vertrag mit Textilunternehmen hat und Waren innerhalb des Unternehmens transportiert. Den Job habe ich vor 6 Monaten bekommen, musste dafür aber ein Bestechungsgeld in Höhe von 150 USD zahlen. Ich bekomme etwa 220 USD pro Monat und kann so die Familie mit unterstützen. Immer wieder muss ich aber Bestechungsgelder bezahlen, um Aufträge zu bekommen.

Trotzdem ist das viel besser, als die Zeit davor, als ich Container für ein Textilunternehmen von und zum Hafen transportiert habe. Wir hatten keinen Vertrag und haben Einzelaufträge für das Unternehmen angenommen. Für die Ware waren allein wir Fahrer verantwortlich, wenn etwas verloren ging, z.B. bei einem Unfall oder Zusammenstoß mit anderen Fahrzeugen. Das Unternehmen hat dann nur die Versicherung für den Unfall selbst übernommen, nicht aber wenn die Waren verloren ging. Sie wollen vielleicht kein Geld, aber sie wollen, dass wir eine lebenslange Haftstrafe bekommen. Dann konnten wir nur einfach wegrennen, um zu versuchen zu überleben.

Es gab extrem enge Zeitvorgaben. Wir fuhren so schnell, wie es von der Fabrik gefordert wurde. Sie haben immer gefragt: Schaffst du das? Sonst bist du raus! Sie nutzten das GPS System, um uns zu kontrollieren. Entweder ich bin in die Nacht gefahren, oder ich musste alleine irgendwo im LKW schlafen. Die Tiere haben so laut geschrien, dass ich aus Angst kein Auge zubekommen habe und nur auf den Sonnenaufgang gewartet habe. Manchmal habe ich nächtelang kaum geschlafen.

Jetzt habe ich immerhin feste Arbeitszeiten und muss nicht mehr über mehrere Tage oder gar Wochen fern von zuhause im LKW verbringen. Die strenge Kontrolle und der Zeitdruck sind aber identisch. Die strikten Vorgaben führen auch jetzt oft dazu, dass ich viel zu schnell fahre.“

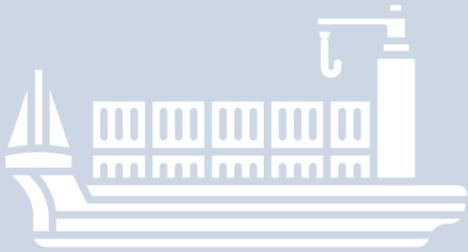
Menschenrechtliche Risiken in der Transport- und Logistikbranche

INTERNATIONALER TRANSPORT

BRANCHENFAKTEN

Schiffstransport als **Schlüsselement** für Globalisierung

- Transport von ca. **80% der globalen Produkte**
- **1,9 Mio. Menschen** arbeiten in der **Schifffahrtindustrie**, viele aus dem Globalen Süden
- **Herkunftsländer** insbesondere die **Philippinen, Russland, Indonesien, China und Indien**
- ca. **1,3% Frauenanteil**



- **deutsche Handelsflotte:** 1.702 Schiffe davon 1.431 unter Flagge eines anderen Staates, häufig sog. **“Billigflaggen”**



HÄUFIGE HERAUSFORDERUNGEN:

Schiffe unter „Billigflaggen“ = Flaggenreister, die ohne besondere Anforderungen Schifffahrtunternehmen anderer Nationalitäten akzeptieren und ihnen finanzielle Vorteile bieten -> häufig keine Einhaltung von Mindestanforderung oder weltweit verbindlichen Arbeitsnormen

Einbehalten von Pässen

fehlende medizinische Versorgung

mangelhafte Verpflegung

Krisen
(Corona-Pandemie, Krieg)

schlechte Kommunikationsmöglichkeiten

kein Landgang

MENSCHENRECHTLICHE RISIKEN

- ◆ **ökonomischer Druck & Verschuldung**
 - zusätzliche **Kosten** für Vermittlungsgebühren, Visa oder Anreise zum Schiff
- ◆ geringes oder unregelmäßiges **Einkommen**
- ◆ **überlange Arbeitszeiten**
- ◆ **gesundheitliche Probleme**
 - chronische Schmerzen
 - muskuläre Probleme
 - Schlafmangel und -schwierigkeiten
 - körperliche Belastungen
- ◆ **sexualisierte Gewalt**
- ◆ **überlange Bordzeiten** aufgrund von Krisen oder **fehlenden Landgängen**
- ◆ auch Elemente von **Zwangsarbeit** verbreitet

Berichte gestrandeter Seeleute - Erzählungen aus der Covid-19-Pandemie

Durch die 400.000 auf See gestrandeten Seeleute während der Covid-19-Pandemie, erhielt die Arbeitnehmenden der Schifffahrt endlich Aufmerksamkeit. Die Internationale Seeschifffahrts-Organisation sprach mit Gestrandeten auf See über die Erfahrungen während der Pandemie:

"Ich bin müde, erschöpft und hoffnungslos. Ich bin bereits seit 12 Monaten auf See. Und ich weiß nicht, wann ich meine Kinder und meine Familie sehen kann. Es ist sehr frustrierend. Das ist das vierte Mal, dass mein Heimaturlaub gestrichen wurde. Ich weiß nicht, was hier los ist. Wir liefern die Ladung und die Waren ab, aber sie machen die Grenzen für uns dicht."

33-jähriger Seefahrer aus den Philippinen

"Bei mir und den meisten anderen Besatzungsmitgliedern an Bord sind die Verträge schon lange überfällig. (...) Für die Besatzung ist es noch schlimmer. Ihre Verträge laufen über neun Monate, und ich habe einen Maschinisten, der seit 15 Monaten an Bord ist. Das Hauptproblem, mit dem wir konfrontiert sind, ist der Wechsel der Besatzung. (...) Ich habe schon früher lange Verträge abgeschlossen, aber das ist etwas anderes. Es hat einen psychologischen Effekt, da kein Ende in Sicht ist. Das wirkt sich viel stärker auf das Familienleben aus. Meine Kinder fragen immer, wann ich nach Hause komme. Es ist schwer zu erklären."

35-jähriger Ingenieur aus Großbritannien

"Ich bin etwas frustriert über die Art und Weise, wie Seeleute behandelt werden, und manchmal traurig, wenn ich es negativ betrachte. (...) Ich frage mich, wie viele Ehefrauen auf ihre Männer warten, wie viele Väter und Mütter darauf warten, ihre Söhne zu sehen. Selbst wenn ein Seemann seinen Vater, seine Mutter, seinen Bruder, seine Schwester, seinen Sohn, seine Tochter verloren hat - er wird es jetzt nicht mehr an Land schaffen."

33-jähriger Ingenieur und ehem. Seefahrer aus Indien

BRANCHENFAKTEN

Von den großen **europäischen Häfen** in Rotterdam, Antwerpen oder Hamburg werden die **Waren** oft ebenfalls in **Containern** oder als **Schüttgut** über **Binnenschiffe**, die **Bahn** oder **LKW** in die **Sammellager**, zu **Logistikzentren** oder **Großhändlern** und weiter in den **Einzel-** (oder **Online-**) **Handel** transportiert.



- Transportmittel **abhängig** von **Gütern**
- **LKW häufigstes** Transportmittel
- **Alternativen** sind **Bahn** (18,6%) oder **Binnenschifffahrt** (6,9%) in Deutschland

MENSCHENRECHTLICHE RISIKEN

- ◆ **geringes oder unregelmäßiges Einkommen**
 - keine Zahlung des Mindestlohn
 - unrechtmäßige Abzüge für Spesen und Unterkunft
 - Betrug bei Löhnen, Sozialabgaben und Steuern
 - keine Lohnfortzahlung bei Krankheit
- ◆ **fehlende** regelmäßige **Ruhezeiten & Heimaturlaub**
 - lange Arbeitszeiten und unbezahlte Überstunden
 - Manipulation von Fahrtenschreibern
- ◆ **Stress und Zeitdruck**
 - unzureichende Sicherung der Ladung
- ◆ **gesundheitliche Probleme**
 - Schlafmangel und -schwierigkeiten
 - körperliche Belastungen



HERAUSFORDERUNGEN:

Intransparente Strukturen durch viele Sub-Unternehmen -> Missachtung von geltendem Arbeitsrecht

schlechte Infrastruktur auf Raststätten (Sanitäreanlagen, Übernachtungsmöglichkeiten)

geringe maschinelle Unterstützung sowie Wartezeiten bei Auf- und Abladung

ökonomischer Zeitdruck

Ausnutzung von Gesetzeslücken und Grauzonen

Merkmale von Zwangsarbeit und Menschenhandel insb. bei der Rekrutierung aus Nicht-EU-Staaten

DAS SYSTEM DER AUSBEUTUNG - EIN BEISPIEL

Im Zuge des Streiks der osteuropäischen LKW-Fahrer in Südhessen, hat der DGB Hessen Thüringen das folgende Beispiel recherchiert, das exemplarisch für viele andere steht:

„Der Fahrer Y. kommt aus einem EU-Drittstaat und spricht nur seine Landessprache. Auf der Suche nach einer Arbeitsstelle wurde ihm eine Position in Polen angeboten, bei der er ein Monatsgehalt von 2.400 € verdienen könnte. Hierzu musste Y. 1.000 € zahlen, um dem Arbeitgeber in Polen vorgestellt zu werden und dieser sich um alle erforderlichen Unterlagen kümmern würde. Nach Begleichung der 1.000 € wurde Y. an Imperia in Polen vermittelt. Mit einem erhaltenen Visum für Polen reiste er schließlich in das Land. Von Imperia erfuhr er, dass er ein monatliches Gehalt von 2.400 € erhalten würde, woraufhin die Bearbeitung seiner Unterlagen eingeleitet wurde.[...]

Als seine Dokumente fertig waren und er mit der Arbeit beginnen konnte, teilte ihm Imperia [das Unternehmen, an das er vermittelt wurde] mit, dass er 5.500 PLN (1.231,67 €) zahlen müsse, weil sie seine Dokumente organisiert hätten. Y. unterzeichnete seinen Vertrag am 05.08.2022 und begann zu arbeiten. Im August 2022 erhielt er 223 €, im September 2022 insgesamt 120 € und im Oktober 2022 weitere 286 €. Für das Jahr 2023 wurde der Stundenlohn anhand der Fahrtenschreiberkarte und seines Bankkontos berechnet. Er betrug 1,45 € im Februar 2023, 2,94 € im März 2023, 1,50 € im April 2023 und 3,59 € im Mai 2023.

Y. ist seit August 2022 ununterbrochen auf der Straße und lebt in seinem Fahrzeug. Im Frühjahr dieses Jahres wurde er bei einer Straßenkontrolle durch das Bundesamt für Logistik und Mobilität kontrolliert. Y. besaß keine Fahrerbescheinigung und keinen Nachweis über die Fahrerqualifikation. Das Unternehmen wurde mit einer Geldstrafe in Höhe von 5.000 € belegt. Infolgedessen beglich Imperia das Bußgeld und informierte Y. darüber, dass dieser Betrag von seinen Zahlungen abgezogen werden würde.“

EINE NACHHALTIG AUSGERICHTETE TRANSPORT- UND LOGISTIKBRANCHE

MÖGLICHE LÖSUNGSANSÄTZE

→ EINBEZIEHUNG VON TRANSPORT- UND LOGISTIKDIENSTLEISTUNGEN IN RISIKOANALYSE

nach LkSG **berichtspflichtige Unternehmen** müssen

- die von ihnen in Auftrag gegebenen **Transport- und Logistikdienstleistungen** in ihrer **menschenrechtlichen Risikoanalyse berücksichtigen**
- auftretende **Risiken** entsprechend ihrer Einflussmöglichkeiten **minimieren**
- **Wiedergutmachung** leisten und über den **ganzen Prozess kommunizieren**
- **höhere Transparenz** der Lieferketten und ein stärkerer Fokus auf direkte und langfristige Lieferbeziehungen

→ Als **direkte Lieferanten** (Tier1) von **berichtspflichtigen** Unternehmen, sind **auch Transport- und Logistikdienstleister** betroffen

→ SPEZIFISCHE SEKTORRISIKEN ADRESSIEREN

HANDELSCHIFFFAHRT

- ◆ Auftraggeber*innen sollten **schriftliche Zusicherung** der Geschäftspartner*innen **einholen** sowie **regelmäßig Überprüfen** von
 - Einhaltung von **Standards** wie **Anwerbung ohne Kosten** für die Angeheuerten,
 - Zahlung **angemessener Löhne** inkl. Überstunden
 - **kostenlose** Bereitstellung von **gut funktionierendem Internet**
 - regelmäßiger **Crewwechsel**
 - Zusicherung von **rechtzeitiger** und **kostenloser Rückführung** ins **Heimatland**
 - **Übernahme** von **Quarantänekosten** sowie elementarer **Gesundheitsleistungen**
- ◆ **Kooperation** mit Geschäftspartner*innen eingehen, die **Arbeitsrechte** einhalten
- ◆ **Aufklärung** (weiblicher) Beschäftigter in der Schifffahrt **über ihre Rechte** und mögliche **Unterstützung** durch die Organisation Safer Waves
- ◆ **Einbeziehung** der Arbeit in **Docks und Häfen** in die **Risikoanalyse**

TRANSPORT IN DEUTSCHLAND UND EUROPA

- ◆ **Einhaltung der ILO Leitlinien** zur **Förderung menschenwürdiger Arbeit** und der **Sicherheit** im Straßentransport sowie der **Mindeststandards** des Road Transport Due Diligence Modells
- ◆ **klare Formulierung in Ausschreibungen** und **Verträge** für Logistikdienstleistungen dass **Mindeststandards** im **Straßentransport eingehalten** werden

→ KOOPERATION MIT INTERESSENVERTRETUNGEN DER BESCHÄFTIGTEN

→ ZUGANG ZU BESCHWERDEMECHANISMEN SCHAFFEN

Nachhaltigkeitsmanagement und -steuerung: Ergebnisse Branchenauswertung Transport & Logistik I

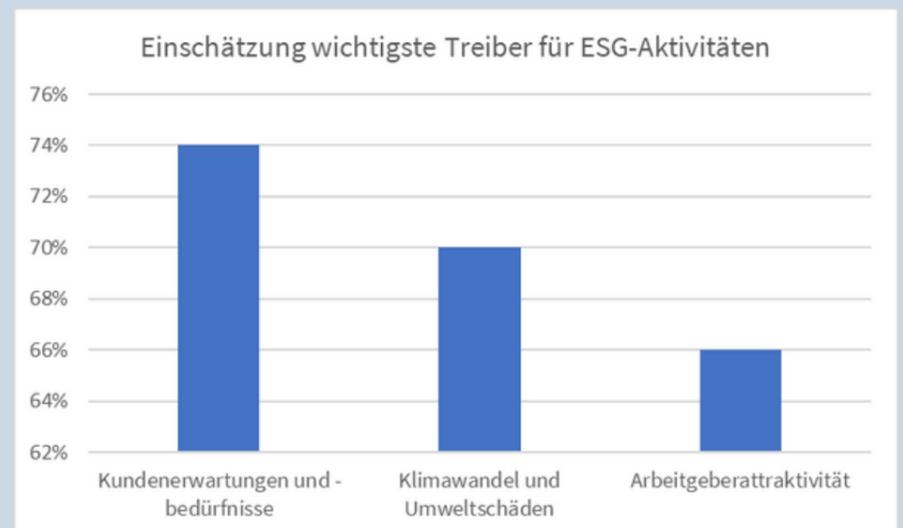
STATUS QUO

- ◆ **nur 2 %** der berichtspflichtigen Unternehmen haben die **Umsetzung aller Maßnahmen zur Erfüllung der neuen Berichtsanforderungen** gem. EU-Taxonomie-Verordnung **vollständig abgeschlossen**, **66 %** der berichtspflichtigen Unternehmen sind in der Vorbereitung und noch nicht in der vollständigen Umsetzung; **16 %** haben sich **noch gar nicht damit beschäftigt**
- ◆ **66 %** haben **nachhaltigkeitsrelevante Themen in oberster Management Ebene und Vorstand verankert**
- ◆ **Verantwortlichkeit** für ESG Themen
 - **52 %** haben **Verantwortlichkeit für ESG Themen** formal ausreichend **definiert und zugewiesen**
 - **bei 48 %** sind Verantwortlichkeiten **nicht formal definiert und zugewiesen**
 - jedem **7. Unternehmen fehlt** strukturierte und durchgängig Aufbauorganisation des ESG-Management
- ◆ bei **80 %** spielt Erfüllung der **ESG-Ziele keine Rolle in der variablen Vergütung** der Geschäftsführung
- ◆ **Kennzahlen zur Steuerung** von ESG-Themen
 - **52 %** haben **passende und ausdefinierte Kennzahlen zur Steuerung von Umweltaspekten**
 - Kennzahlen für **soziale** oder **Governance-Aspekte** haben jeweils **nur 32 %**
 - von den Unternehmen mit Kennzahlen veranlassen **22 % eine externe Prüfung**
 - **22 %** haben **eher keine oder überhaupt keine ausdefinierten Kennzahlen**
- ◆ **systematischer** oder **übergreifender Ansatz für interne Data Governance** für ESG-Themen
 - bei **16 %** vorhanden
 - **bei 68 % nicht vorhanden**
- ◆ **52 %** erkennen **Wettbewerbsvorteile durch proaktives Management von Chancen und Risiken** im Hinblick auf **kritische ESG-Themen**

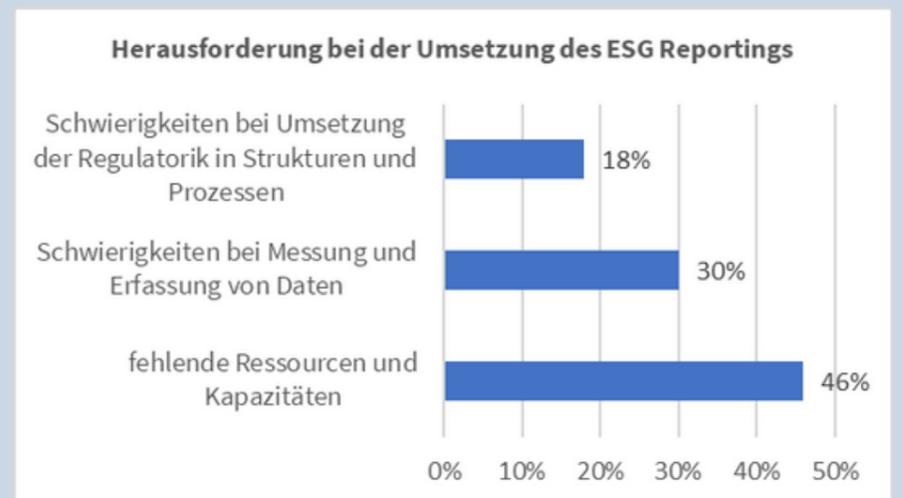
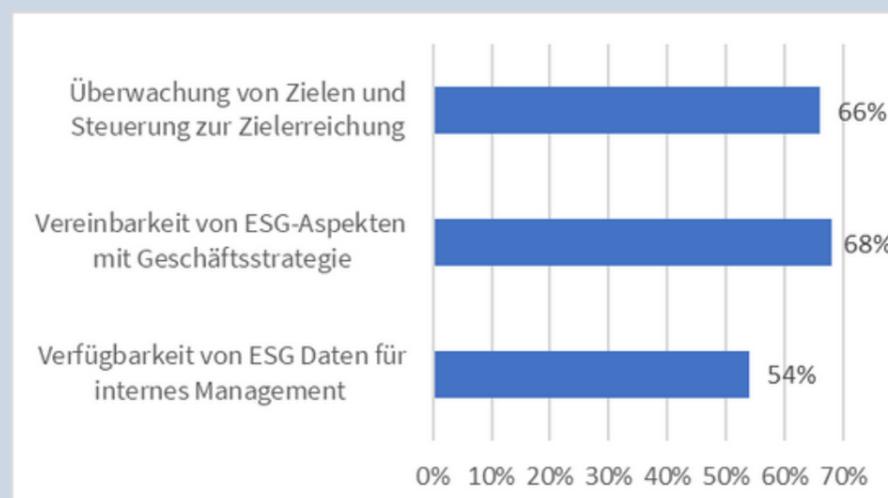
EINE NACHHALTIG AUSGERICHTETE TRANSPORT- UND LOGISTIKBRANCHE? WIE SIEHT SICH DIE BRANCHE?

Nachhaltigkeitsmanagement und -steuerung: Ergebnisse Branchenauswertung Transport & Logistik II

VORTEILE DURCH ESG MANAGEMENT & STEUERUNG



HERAUSFORDERUNGEN



- ➔ deutlicher Nachholbedarf im Bereich Governance und soziale Nachhaltigkeit
- ➔ gutes ESG Management und -Steuerung Schlüsselfaktor für Wettbewerbsvorteile und Arbeitskräftemangel
- ➔ Unternehmensweite Governance und Einbindung in den gesamten Performance-Zyklus sowie Ausbau von Kapazitäten für erfolgreiches ESG Management notwendig