

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Cansu Özdemir, Desiree Becker, Gökay Akbulut, weiterer Abgeordneter und der Fraktion Die Linke – Drucksache 21/7875 –

Situation der Seeleute im Persischen Golf und im Roten Meer

Vorbemerkung der Fragesteller

Die in der internationalen Schifffahrt tätigen Seeleute transportieren nach Volumen 90 Prozent des globalen Handels (www.ics-shipping.org/resource/seafarer-workforce-report-2026-executive-summary). Viele Seeleute kommen aus dem Globalen Süden, zum Beispiel aus den Philippinen oder aus Indien ([Seafarer-Workforce-Report-2026-Executive-Summary.pdf](http://www.seafarers-workforce-report-2026-executive-summary.pdf)). Sie sind dementsprechend auf ihre Jobs angewiesen und oft vorsichtig, ihre Rechte einzufordern. Im Fall internationaler Konflikte wie des russischen Angriffskriegs auf die Ukraine oder des US-amerikanischen Angriffskriegs auf Iran gehören sie zu den besonders gefährdeten Gruppen.

In Reaktion auf den völkerrechtswidrigen Angriffskrieg der USA und Israels (vgl. Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages (WD) EU 6 – 3000 – 030/26) vom 28. Februar 2026 hat Iran Schiffe angegriffen, die auf dem Weg durch die Straße von Hormus sind. Der Schiffsverkehr durch die Meerenge kam daraufhin fast vollständig zum Erliegen. Als Resultat saßen zwischenzeitlich bis zu 20 000 Seeleute im Persischen Golf fest (www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/imo-secretary-general-statement-strait-of-hormuz-seafarer-deaths-unacceptable.aspx).

Im Memorandum of Understanding von Islamabad, das am 17. Juni 2026 unterzeichnet wurde, hat Iran zugesagt, die Straße von Hormus für die Handelschifffahrt für 60 Tage ohne die Erhebung von Gebühren wieder zu öffnen. Des Weiteren wurden ein Waffenstillstand und das Ende der US-Blockade iranischer Häfen vereinbart (www.presidency.ucsb.edu/documents/islamabad-memorandum-understanding-between-the-united-states-america-and-the-islamic). Am 7. Juli 2026 haben iranische Streitkräfte verschiedene Handelsschiffe in der Straße von Hormus angegriffen. Die USA haben daraufhin die Luftangriffe auf iranische Ziele wieder aufgenommen und erneut eine Blockade iranischer Häfen erklärt. Iran griff daraufhin US-Basen und Infrastruktur der mit den USA verbündeten Staaten der Region an. Die Lage ist volatil und wechselt zwischen mehrtägigen Feuerpausen und Angriffen beider Seiten.

Die International Maritime Organization (IMO) kündigte nach der Unterzeichnung des Islamabad Memorandums eine Rettungsaktion für die gestrandeten Seeleute an. 11 000 Seeleute sollten evakuiert werden (www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/imo-accounes-evacuation-plan-in-strait-of-horm).

uz.aspx). Nach Schüssen auf ein Handelsschiff musste die Aktion am 25. Juni 2026 ausgesetzt werden (www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/statement-on-the-attack-in-strait-of-hormuz-evacuation-plan-pause.aspx). Durch die Wiederaufnahme der Feindseligkeiten konnten viele Schiffe und ihre Besatzungen den Persischen Golf nicht verlassen. Angriffe auf Handelsschiffe finden weiterhin statt. So wurde am 3. August 2026 das unter liberianischer Flagge fahrende Massengutschiff (Bulkler) „Minoan Pioneer“ von einem unbekannten Geschoss getroffen. Ein Besatzungsmitglied wird infolgedessen vermisst (www.seatrade-maritime.com/security/cargo-ship-struck-in-the-strait-of-hormuz). Die IMO geht von rund 6 000 Seeleuten auf etwa 500 Schiffen aus, die weiterhin hinter der Straße von Hormus festsitzen. 17 Seeleute sind bisher bei Angriffen ums Leben gekommen, die Mehrheit davon aufgrund iranischer Angriffe (www.theguardian.com/world/2026/aug/09/ordinary-seafarers-trapped-d-strait-of-hormuz-iran-strikes-killed). Die Angriffe der USA haben aber ebenfalls das Leben unschuldiger Seeleute gekostet. So feuerte ein US-Flugzeug zwei Raketen in den Maschinenraum der „MT Settebello“, eines Tankers unter der Flagge von Palau. Drei indische Seeleute wurden dabei getötet (www.theguardian.com/world/2026/jun/11/delhi-issues-strong-protest-after-us-fire-kills-three-indian-seafarers-in-gulf).

Die Lage der Seeleute auf den Schiffen im Persischen Golf ist äußerst prekär. Zwar werden die meisten Schiffe von kleineren Booten von Land aus mit Lebensmitteln versorgt, die meisten Seeleute können ihr Schiff aber nicht verlassen. Einige Seeleute sind bereits seit Beginn des Krieges, also fast ein halbes Jahr, im Persischen Golf gefangen (www.theguardian.com/world/2026/aug/09/ordinary-seafarers-trapped-strait-of-hormuz-iran-strikes-killed). Die Seeleute haben wenig Kontakt zu ihren Familien und kaum Internetzugang. Manche Seeleute bekommen nur begrenzt Verpflegung und ernähren sich von einer Mahlzeit am Tag. (www.nytimes.com/2026/08/04/business/iran-strait-hormuz-shipping-sailors.html). Um die geistige Gesundheit ihrer Besatzungen zu schützen, ordnen einige Kapitäne an, sämtliche Aktivitäten gemeinsam auszuüben. Berichten zufolge wird der Zugang zu Messern und anderen scharfen Gegenständen stark eingeschränkt, um Selbstverletzungen zu verhindern (<https://theweek.com/world-news/life-on-ships-stranded-in-the-persian-gulf>).

Der Hohe Kommissar der Vereinten Nationen für Menschenrechte berichtet von mindestens neun Schiffen, die von ihren Besitzern zurückgelassen wurden. Mindestens 93 Besatzungsmitglieder wurden dabei ohne Unterstützung, ohne Heimschaffung und ohne Heuer in einem fremden Krisengebiet zurückgelassen (www.ohchr.org/en/press-briefing-notes/2026/07/stranded-hormuz-seafarers-abandoned-months-sea).

Als Reaktion auf die militärische Auseinandersetzung in der Straße von Hormus verschifft Saudi-Arabien nun mehr als 70 Prozent seiner Ölexporte durch den Hafen von Yanbu im Roten Meer (www.theguardian.com/world/2026/jul/28/asia-energy-oil-crisis-red-sea-blockade-houthis). Unter anderem um diesen Exportweg zu stören, kündigten nach der erneuten Eskalation vom 7. Juli 2026 die mit Iran verbündeten Huthi-Milizen eine Blockade von saudischen Schiffen in der Meerenge von Bab al-Mandab an (www.zdfheute.de/politik/ausland/huthi-jemen-blockade-rotes-meer-saudi-arabien-100.html). Damit entsteht ein neuer Gefahrenherd für die Besatzungen der Tanker und Frachtschiffe in der Region. Am 11. August 2026 haben Unbekannte ein ägyptisches Frachtschiff unter tansanischer Flagge in der Straße von Bab Al-Mandab angegriffen. Beim ersten Angriff wurden drei pakistanische und ein indonesischer Seemann getötet. Als Rettungskräfte die Evakuierung des Schiffes einleiteten, folgte ein zweiter Angriff, bei dem zwei der Rettungskräfte getötet wurden (www.france24.com/en/middle-east/20260811-three-killed-in-suspected-houthi-attack-on-egyptian-ship-in-the-red-sea; www.aljazeera.com/news/2026/8/12/six-killed-in-houthi-attack-on-bab-al-mandeb-ship-yemens-government-says). Dieser Angriff, für den Huthi-Milizen verantwortlich gemacht werden, unterstreicht, welcher Gefahr die Arbeiterinnen und Arbeiter auf Schiffen und in Häfen der Region ausgesetzt sind.

Der Deutsche Bundestag hat am 23. April 2026, knapp zwei Monate nach Kriegsbeginn, mit der Annahme des Antrags „Deutschlands maritime Wirtschaft stärken“ das Ziel bekräftigt, wieder mehr deutsch bereederte Schiffe unter die deutsche Flagge zu bringen, und die Bundesregierung aufgefordert, sich bei der Internationalen Arbeitsorganisation für die Verbesserung der Arbeitsbedingungen von Seeleuten einzusetzen (Bundestagsdrucksache 21/5478; Plenarprotokoll 21/74, S. 8854). Nach öffentlich zugänglichen Informationen erstellt die deutsche Marineschiffahrtleitung fortlaufend Lagebilder, die Schiffe mit deutschem Bezug in der Region erfassen und Bewertungen über die drohende Gefahr für Schiffe unter deutscher Flagge in einzelnen „Areas of Interest“ ausweisen. Nach Auffassung der Fragestellenden besteht jedoch ein Ungleichgewicht: Für Schiffe und Ladungen gibt es Versicherungsdeckungen, Risikozuschläge und die genannten militärische Lagebilder. Ob die Menschen an Bord die ihnen tarifvertraglich und nach dem Seearbeitsübereinkommen zustehenden Leistungen erhalten, ob für ihre Sicherheit und für ihre Heim-schaffung gesorgt wird, wird dagegen weder erhoben noch kontrolliert. Diese Kleine Anfrage soll klären, welche Kenntnisse die Bundesregierung über die Lage dieser Seeleute hat und welche Verantwortung sie für sie übernimmt.

1. Wie viele Schiffe unter deutscher Flagge, Schiffe in deutschem Eigentum unter fremder Flagge, Schiffe unter deutschem Management befinden sich nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit im Persischen Golf oder in Häfen der Anrainerstaaten (bitte jeweils gesondert ausweisen)?
 - a) Wie viele dieser Schiffe können nach Kenntnis der Bundesregierung die Gewässer aufgrund der Sicherheitslage, fehlender Versicherungsdeckung oder behördlicher Beschränkungen derzeit nicht verlassen (bitte gesondert: Schiffe unter deutscher Flagge, Schiffe in deutschem Eigentum unter fremder Flagge, Schiffe unter deutschem Management, ausweisen)?
 - b) Wie viele Seeleute befinden sich nach Kenntnis der Bundesregierung auf den genannten Schiffen (bitte für Schiffe unter deutscher Flagge, Schiffe unter fremder Flagge in deutschem Eigentum oder Management gesondert angeben; bitte jeweils nach Staatsangehörigkeit aufschlüsseln; bitte für jede Teilangabe die Erkenntnisquelle benennen und angeben)?
 - c) Wie hat sich die Zahl der genannten Schiffe und Seeleute nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem 28. Februar 2026 entwickelt (bitte monatsweise darstellen)?
 - d) Seit wann befinden sich nach Kenntnis der Bundesregierung diese Seeleute auf den Schiffen jeweils ununterbrochen an Bord (bitte in den Kategorien unter sechs Monate, sechs bis neun, neun bis zwölf und über zwölf Monate auflisten)?
 - e) Was für Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen, um den deutschen Staatsangehörigen unter den Seeleuten eine Ausreise zu ermöglichen, in wie vielen Fällen wurde seit dem 28. Februar 2026 konsularischer Beistand geleistet, und worin bestand dieser, erfolgte dies auf Antrag oder auf Initiative der Auslandsvertretungen?
2. Wie stellt die deutsche Flaggenstaatsverwaltung sicher, dass auf Schiffen unter deutscher Flagge im Persischen Golf die Höchstdauer des ununterbrochenen Bordaufenthalts nach Norm A2.5.1 Absatz 2 Buchstabe b des Seearbeitsübereinkommens 2006 eingehalten wird, und in wie vielen Fällen wurde seit dem 28. Februar 2026 eine Überschreitung festgestellt?
3. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über Vertragsverlängerungen und ausgesetzte Besatzungswechsel auf Schiffen mit deutschem Bezug im Persischen Golf und der Region?

4. Falls in Bezug auf Frage 3 keine Kenntnisse vorliegen, hat die Bundesregierung versucht, diese bei den betroffenen Reedereien oder beim Verband Deutscher Reeder Informationen zu erheben, und wenn nein, warum nicht?
16. Welche Gespräche haben zwischen Bundesregierung und dem Verband Deutscher Reeder bzw. einzelnen Reedereien zur Lage im Persischen Golf, der Straße von Hormus und der Straße von Bab al-Mandab stattgefunden, und wurde in diesen Gesprächen die Lage der Besatzungen thematisiert?

Die Fragen 1 bis 4 und 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Seit dem Beginn der Kampfhandlungen befinden sich keine Schiffe unter deutscher Flagge im Persischen Golf. Es halten sich derzeit 15 Schiffe mit Bezug zu Deutschland im Persischen Golf auf, welche primär für den internen Liniendienst im Persischen Golf vorgesehen sind. Der Großteil der Schiffe mit deutschem Bezug, die sich seit Februar in der Region aufhielten, konnte diese in den vergangenen Monaten verlassen. Das Auswärtige Amt und weitere zuständige Behörden stehen mit betroffenen Reedereien in Kontakt. Die Lage der Besatzungen wurde in den Gesprächen thematisiert. Der Bundesregierung sind keine Fälle bekannt, in denen eine von den Reedereien organisierte Ausreise mit kommerziellen Mitteln nicht erfolgen konnte.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine Kenntnisse vor.

5. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, drittstaatsangehörige Besatzungsmitglieder auf Deutsch bereederten Schiffen zu unterstützen, deren Herkunftsstaaten in der Region um den Persischen Golf über keine leistungsfähige konsularische Vertretung verfügen?
 - a) Wurden solche Möglichkeiten in der Vergangenheit genutzt?
 - b) Ist geplant, solche Möglichkeiten künftig zu nutzen?

Konsularische Nothilfe richtet sich gemäß Konsulargesetz an deutsche Staatsangehörige. Eine Ausnahme sind nicht vertretene EU-Bürger, die gemäß Artikel 20 Absatz 2 lit. c und Artikel 23 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union den gleichen Schutz durch die diplomatischen und konsularischen Behörden jedes anderen Mitgliedstaats unter denselben Bedingungen wie Staatsangehörige dieses Mitgliedstaats genießen. Im Zusammenhang mit gegebenenfalls hilfeberechtigten, nicht vertretenen EU-Besatzungsmitgliedern auf Deutsch bereederten Schiffen wurde bislang keine konsularische Nothilfe erbeten bzw. gewährt.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1e) verwiesen.

6. Welchen konkreten Beitrag hat die Bundesregierung zu dem Vorhaben der IMO, mehr als 11 000 Seeleute aus dem Persischen Golf zu evakuieren finanziell, logistisch oder diplomatisch geleistet?

Die Bundesregierung begrüßt das Evakuierungsvorhaben der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) und trägt mit aktiver Teilnahme an Organen und Ausschüssen der IMO durch diplomatische Unterstützung dazu bei.

7. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung darüber, ob deutsche Reedereien den betroffenen Besatzungen für die Fahrt bzw. den Aufenthalt in der Region Persischer Golf, Straße von Hormus, Golf von Oman, Straße von Bab al-Mandab und südliches Rotes Meer Gefahrenzulagen, Kriegsgietszuschläge und erhöhte Todesfallentschädigungen gezahlt haben?
- a) Wie viele Seeschiffe unter deutscher Flagge in dieser Region unterliegen nach Kenntnis der Bundesregierung einem Tarifvertrag, der Bestandteil der Heuerverträge ist, bei wie vielen enthält dieser Regelungen für Kriegs- und Hochrisikogebiete, insbesondere ein Recht zur Verweigerung der Einfahrt, erhöhte Heuer und erhöhte Entschädigung im Todes- oder Invaliditätsfall, wird dies im Rahmen der Seearbeitsinspektion nach Norm A2.1 des Seearbeitsübereinkommens 2006 erfasst, und wenn nein, warum nicht?
 - b) Wurden bei Seearbeitsinspektionen auf Schiffen unter deutscher Flagge, die diese Region befahren haben, seit dem 28. Februar 2026 Mängel hinsichtlich der Zahlung tarifvertraglich geschuldeter Zuschläge für Kriegs- und Hochrisikogebiete festgestellt?
 - c) Wie viele Beschwerden von Besatzungsmitgliedern sind seit dem 28. Februar 2026 bei der deutschen Flaggenstaatsverwaltung eingegangen, die Schiffe in der Region betreffen, und wie wurden diese Beschwerden beschieden (bitte nach Beschwerdegegenstand, insbesondere Heuerzahlung, Bordaufenthaltsdauer, Heimschaffung und Einfahrt in Kriegs- oder Hochrisikogebiete, aufschlüsseln)?

Entsprechende Mängel wurden bei den seit dem 28. Februar 2026 durchgeführten seearbeitsrechtlichen Inspektionen an Bord von Schiffen unter deutscher Flagge nicht festgestellt. Seearbeitsrechtliche Beschwerden von Besatzungsmitgliedern mit Bezug zu dem betreffenden Fahrtgebiet liegen nicht vor. Ferner wird auf die Antwort zu den Fragen 3 und 4 verwiesen.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine Kenntnisse vor.

8. Hat die Bundesregierung vor dem Hintergrund, dass Deutsche und andere Reedereien seit März 2026 Kriegsrisikozuschläge erheben – Hapag-Lloyd erhob zunächst 1 500 US-Dollar je TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) und 3 500 US-Dollar je Kühl- und Spezialcontainer (www.hapag-lloyd.com/de/services-information/news/2026/03/shipping-from-upper-gulf-arabian-gulf-and-persian-gulf-a-war.html) – darüber, ob Teile dieser Zuschläge den Seeleuten als Gefahrenzulage zugutekommt, und wenn nein, beabsichtigt sie, eine entsprechende Transparenz- oder Meldepflicht zu schaffen?

Der Bundesregierung liegen keine diesbezüglichen Erkenntnisse vor.

9. Zieht die Bundesregierung Konsequenzen aus dem US-amerikanischen Angriff auf den unter der Flagge von Palau fahrenden Tanker „MT Settebello“ vom 10. Juni 2026, bei dem drei indische Besatzungsmitglieder getötet wurden?

Die Bundesregierung wertet sämtliche Vorfälle an Bord von Schiffen in der Region, die im Zusammenhang mit dem andauernden Konflikt stehen, aus und lässt sie in ihre Lageeinschätzung einfließen.

10. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Auswirkungen der von den Vereinigten Staaten verhängten Seeblockade in Hinblick auf die Versorgung und Sicherheit der Seeleute auf Handelsschiffen in der Region, und hat sie diese Frage gegenüber der US-Regierung angesprochen?

Versorgungsengpässe im Sinne der Fragestellung, die durch die o. g. Seeblockade verursacht wurden, sind nicht bekannt.

11. Haben nach Kenntnis der Bundesregierung Schiffe unter deutscher Flagge, Schiffe in deutschem Eigentum unter fremder Flagge oder Schiffe unter deutschem Management Gebühren für die Passage durch die Straße von Hormus an Iran oder an andere relevante Staaten gezahlt, und wenn ja, wie viele, und in welcher Höhe?

Dazu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

12. Wie viele Schiffe unter deutscher Flagge, in deutschem Eigentum oder unter deutschem Management haben nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem 1. Juni 2026 die Straße Bab al-Mandab passiert, und wie viele haben ihre Route geändert und sind stattdessen um das Kap der Guten Hoffnung gefahren?

Die Routenwahl von Handelsschiffen, unabhängig von der Flagge, erfolgt nach Entscheidung der Wirtschaftsbeteiligten und der Schiffsführung. Allgemein ist zu beobachten, dass sich die Sicherheitslage in der Straße von Bab al-Mandab auf diese Routenwahl auswirkt.

13. Welche Warnstufen hat die Marineschiffahrtleitung seit Juni 2026 für Bab al-Mandab, das südliche Rote Meer und den Golf von Aden vergeben?
14. Wurden die in Frage 13 erfragten Warnstufen nach der Blockadeankündigung der Huthi-Milizen vom 20. Juli 2026 angepasst?

Die Fragen 13 und 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Seit Juni 2026 galten folgende Warnstufen für das Bab al-Mandab: MEDIUM/MODERATE.

Seit der Ankündigung der Seeblockade gegen Schiffe mit Bezug zu Saudi-Arabien seitens der Houthi-Rebellen und den darauffolgenden Angriffen wurde die Warnstufe auf „SUBSTANTIAL“ erhöht.

15. Wie bewertet die Bundesregierung die Einstufung der Marineschiffahrtleitung der Bundeswehr, die in ihrem „Security Update Brief Persian Gulf“ vom 6. August 2026 die Region um die Straße von Bab Al-Mandab und das südliche Rote Meer weiterhin mit der Warnstufe „substantial“ versehen hat, anstelle der Warnstufe „severe“, wie sie für die Straße von Hormus gilt, auch angesichts des Angriffes vom 11. August 2026 auf ein ägyptisches Frachtschiff, und welche Konsequenzen zieht sie daraus?

Der Lage- und Warnhinweis wird ausschließlich für deutsche Reedereien und die deutsche Seeverkehrswirtschaft erstellt. Die Anpassung der Warnstufen er-

folgt immer nach Auswertung der allgemeinen Lage- und Gefährdungssituation für alle Schiffe, insbesondere aber für Schiffe mit deutschem Bezug.

17. Wie will die Bundesregierung angesichts dieses Ziels, wieder mehr deutsch bereederte Schiffe unter die deutsche Flagge zu bringen (Bundestagsdrucksache 21/5478), sicherstellen, dass die Rechte der Besatzungen nach dem Seearbeitsübereinkommen 2006 auch in Kriegs- und Hochrisikogebieten, insbesondere im Persischen Golf und in der Straße von Hormus, gewährleistet werden?

Die Bundesregierung bewertet die vorhandenen Instrumente des Seearbeitsgesetzes und des Seearbeitsübereinkommens als ausreichend.

18. Mit welchen konkreten Initiativen hat sich die Bundesregierung seit dem Beschluss des Deutschen Bundestages vom 23. April 2026 (Bundestagsdrucksache 21/5478) bei der Internationalen Arbeitsorganisation für die Verbesserung der Arbeitsbedingungen von Seeleuten eingesetzt, und beabsichtigt sie, die Attraktivität der deutschen Flagge auch durch verbesserte Arbeits- und Schutzbedingungen zu erhöhen?

Die Bundesregierung setzt sich bei den regelmäßig stattfindenden Überarbeitungen des Seearbeitsübereinkommens auf ILO-Ebene für verbesserte Arbeits- und Lebensbedingungen für Seeleute ein. Das Übereinkommen gilt faktisch weltweit, da Vertragsstaaten bei Hafenstaatkontrollen Schiffe von Nicht-Vertragsstaaten nicht günstiger behandeln dürfen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.