

Panorama v. 01.06.2023

Lohndumping: Kein Mindestlohn auf deutschen Fischereischiffen

Anmoderation

Anja Reschke:

„Vor zehn Jahren hat man in Deutschland heftigst über die Einführung eines Mindestlohns gestritten. Nicht alle waren davon überzeugt. Die FDP beispielsweise in Person von Rainer Brüderle hatte da doch massive Bedenken. 2015 wurde er trotzdem eingeführt, der Mindestlohn, mittlerweile liegt er bei 12 Euro, die deutsche Wirtschaft ist nicht daran zugrunde gegangen, und er gilt in Stuttgart genauso wie in der Eifel. Mit diesem Mindestlohn sollen nicht nur ein Existenzminimum garantiert, sondern auch Lohndumping vermieden werden, also unfairer Wettbewerb. Wer also in Deutschland arbeitet, bekommt, egal in welcher Branche er arbeitet, egal woher er kommt: Mindestlohn. Aber, was ist denn eigentlich, wenn man auf einem deutschen Schiff arbeitet? Als Fischer etwa. Tja, wenn man ein paar Kilometer raus aufs weite Meer fährt herrschen anscheinend andere Gesetze, wie Nils Naber und Inge Altemeier in einer spannenden Recherchereise herausgefunden haben.“

Anfang des Jahres fährt die irische Marine weit raus in den Atlantik, um zwei Fischereischiffe festzusetzen. Der Vorwurf: Fischereiregeln würden nicht eingehalten. Bei der Kontrolle der Iren geht es zunächst nur um Fische, aber sie finden noch etwas anders. Die Schiffe kommen aus Spanien, aber: Sie fahren unter deutscher Flagge, der Heimathafen ist Hamburg. Warum fahren die Schiffe unter deutscher Flagge? Der irische Journalist Niall Duffy erklärt uns den Hintergrund. Fischerei ist sein Leben.

O-Ton

Niall Duffy,

Journalist:

„Vor der irischen Westküste sind sehr fischreiche Fangründe, vielleicht die besten in der EU. Besonders der Seeteufel wird dort stark gefischt. Die Spanier kennen sich besonders gut mit dem Fang davon aus. Aber sie haben nicht genug Fischfangquote.“

Die Spanier kauften daher deutsche Fischereischiffe, weil Deutschland seine Fangquote für den Seeteufel vor Irland nicht ausschöpft. So profitieren die Spanier davon. Zurück zur Kontrolle: Die Iren nehmen an Bord auch die Arbeitsdokumente genauer unter die Lupe. Denn in Irland gilt ein Mindestlohn in der Fischerei. Die Seeleute stammen aus Indonesien. Die Iren wollen Dumpinglöhne aufdecken. In den Dokumenten ist etwa die Rede von sehr geringen Löhnen. Wie viel Geld wurde auf der Ortegale Tres gezahlt? Wir wollen mit Crew-Mitgliedern sprechen. Dafür müssen wir nach Indonesien. Nach langer Suche finden wir jemanden, der auf dem Schiff gearbeitet hat. Yanto ist ausgebildeter Seemann. Er redet mit uns, weil er die Zustände öffentlich machen will.

O-Töne

Yanto, Seemann: „800 Euro Gehalt. So wurde uns das im spanischen Büro mitgeteilt.“

Panorama: „Habt ihr auch mal frei gehabt?“

Yanto, Seemann: „Wir hatten niemals frei. Keinen einzigen Tag.“

Arbeit 7 Tage die Woche, oft 18 Stunden am Tag. Umgerechnet ergibt das einen Stundenlohn von weniger als 3 Euro. Er zeigt uns Aufnahmen von der Arbeit, die im Internet kursieren. Bloß 800 Euro und einen Anteil am Fang habe er auch nicht bekommen, erzählt er. Dabei ist so etwas in der europäischen Fischerei üblich. Als er mehr Geld verlangt, lässt der ihn Chef ihn abblitzen.

O-Ton

Yanto,

Seemann:

„Dein Gehalt von 800 Euro ist sehr viel, sagte der Chef. Das ist unverschämt, dass Du mehr Geld forderst, sagte er. Das Geld nicht für meine Ausgaben hier in Indonesien. Aber was soll ich machen?“

Das Schiff Ortegal Tres gehört auf dem Papier der Ortegal Fischerei GmbH mit Sitz in Hamburg. Wir fahren zum Firmensitz. Die deutsche Adresse wirkt wie ein Briefkasten. Wir erhalten bloß die Nummer von einem Rechtsanwalt, der den spanischen Eigentümer vertritt.

Panorama: „Ich habe eine Frage, und zwar: Ich interessiere mich für Ortegal Tres das Schiff.“

Wir bekommen nur die Info, dass niemand mit uns sprechen will. Fragen zum Dumpinglohn werden nicht beantwortet. In der Sache kommen wir erstmal nicht weiter. Vielleicht geht es bei dem zweiten Schiff vorwärts, das in Irland ebenfalls festgesetzt wurde. Die Pesorsa Dos. Auch auf diesem Schiff arbeiteten fast nur Indonesier. An Bord machten die Kontrolleure einen bemerkenswerten Fund. Das erzählt uns Michael O'Brien. Der irische Gewerkschafter von der Internationalen Seeleute-Gewerkschaft war im Hafen, als das Schiff dort lag. Die Kontrolleure hätten pro indonesischem Crew-Mitglied jeweils zwei Arbeitsverträge gefunden.

O-Ton

Michael O'Brien,

Internationale Seeleute-Gewerkschaft ITF:

„Sie haben beide Verträge unterschrieben. Allerdings sprechen die Crew-Mitglieder nur etwas Spanisch und gar kein Deutsch. Der Deutsche Vertrag versprach ihnen ungefähr 2000 Euro pro Monat. Nach dem zweiten Vertrag haben sie nur die Hälfte davon verdient. Der Vertrag war in ihrer eigenen Sprache.“

Nach dem Vertrag auf Indonesisch erhält der Arbeiter 1000 Euro Gehalt im Monat. Nach dem für ihn fremdsprachigen Vertrag steht ihm ein höheres Gehalt von rund 2000 Euro zu. Michael O'Brien glaubt, dass der höhere Vertrag die Dumpinglöhne verschleiern soll. Auch die Pesorsa Dos gehört auf dem Papier einer deutschen Firma: Seamar in Lübeck. Auch hier: statt eines Geschäftsgebäudes finden wir ein einfaches Reihenhause. Keiner öffnet. Wir fragen rum und bekomme eine Telefonnummer.

Panorama: „Ich habe eine Frage. Ich suche jemanden, der zur Firma Seamar gehört. Sind Sie das?“

Tatsächlich eine Zusage. An der Uferpromenade von Travemünde treffen wir einen Vertreter der spanischen Eigentümer. Seine Auskünfte bleiben im Vagen.

O-Ton

Siegfried Sehmel,

Vertreter Eigentümer Pesorsa Dos:

„Weil das ja deutsche Schiffe sind. Müssen wir hier unser Büro haben. Und wir machen ja papiermäßig, steuermäßig und versicherungsmäßig. Machen wir alles in Deutschland.“

Dann sprechen wir ihn explizit auf die Dumpinglöhne auf dem Schiff an - der Pesorsa Dos.

O-Töne

Panorama: „Ist es denn normal, dass die das die Indonesier so 1.000 € pro Monat bekommen?“
Siegfried Sehmel, Vertreter Eigentümer Pesorsa Dos: „Nein, die bekommen ja mehr. 1000 ist ja nicht richtig.“

Panorama: „Was bekommen die da pro Monat?“

Siegfried Sehmel: „Ich weiß nicht genau. Also, ich. Das muss ich mir dann schicken lassen. Und dann können Sie das einsehen, wenn Sie das möchten.“

Panorama: „Da wurden dann auch Arbeitsverträge gefunden?“

Siegfried Sehmel: „Es wurden Arbeitsverträge gefunden. Ich weiß nicht was der ist. Also einer von den indonesischen Arbeitern hat wohl irgendwie hat sich wohl nicht wohlgeföhlt, oder wie auch immer, man hat den höchstwahrscheinlich dann bearbeitet und er hat dann gesagt, dass das und das nicht stimmt. Aber wir haben ja jetzt vor drei oder vier Tagen in den Büros in Spanien die deutsche Kontrolle gehabt und da ist alles für richtig befunden worden.“

Eine deutsche Kontrolle in Spanien? Tatsächlich hat eine Hamburger Behörde gerade dort kontrolliert: Die Dienststelle Schiffssicherheit. Sind ihr die Dumpinglöhne aufgefallen? Die Behörde schreibt uns: man gehe davon aus, dass die Indonesier 2000 Euro und mehr pro Monat erhalten hätten, die ganze Zeit. Wurden die Kontrolleure getäuscht? Immerhin räumt die Behörde ein: „Durch die Barzahlung der Heuern lässt sich im Nachhinein nicht beweiskräftig feststellen, ob tatsächlich die vollen Heuern in bar ausgezahlt wurden oder nicht.“ Nach welchem der zwei Verträge wurden die indonesischen Crew-Mitglieder nun tatsächlich bezahlt? Dem höheren oder dem niedrigeren? In Indonesien treffen wir Taufik. Er hat zwei Kinder und ist Alleinverdiener. Auf der Pesorsa Dos war er der zweite Offizier. Anfang Oktober des letzten Jahres fing er auf dem Schiff an. Er bestätigt: mit allen Zulagen bekam er maximal 1300 Euro pro Monat ausgezahlt. Er erinnert sich zwar, dass er in Spanien ein weiteres Papier unterzeichnet hat. Doch nach der Unterzeichnung habe er keine Kopie erhalten. Dann kam der irische Kontrolleur an Bord.

O-Töne:

Taufik, Fischer: „Der Kontrolleur öffnete dann den Laptop, er schlug alle Namen nach und gab mir dieses Stück Papier. Ich habe ganz genau nachgelesen. Und so erfahren, dass ich als zweiter Offizier eigentlich 2500 Euro bekomme.“

Panorama: „Haben Sie da zum ersten Mal davon gehört?“

Taufik: „Ja zum erste Mal. Wenn das in Irland nicht passiert wäre, hätte ich wahrscheinlich 1300 Euro bis Vertragsende bekommen.“

Plötzlich bekam er 2500 Euro im Monat, also fast das Doppelte, aber nur für zwei Monate.

Rückwirkend jedoch wurde die Differenz nicht ausgeglichen, sagt Taufik. Hier blieb es beim halben Gehalt. Wir besuchen einen weiteren junge Familienvater, der mit Taufik auf dem gleichen Schiff war. Auch Wandrika fühlt sich betrogen. Er bestätigt die Sache mit den zwei Verträgen.

O-Ton

Wandrika

Fischer:

„Es gab viele Papiere. Der Vertrag war auf Spanisch. Ich kann kein Spanisch sprechen, geschweige denn schreiben. Ich wollte nur arbeiten. Ob das, was in dem Dokument steht, stimmt oder nicht, ich weiß es nicht. Ich musste unterschreiben.“

Wandrika unterschreibt. Hauptsache das Geld kommt. Es wurde offenbar systematisch nach dem niedrigeren Vertrag bezahlt. Aber wozu gab es dann den höheren Vertrag? Die Eigentümer der Schiffe sind Spanier. In La Coruna finden wir die Pesorsa Dos. Direkt neben den Schiffsanlegern sind Büros von Fischereifirmen. Ich suche nach Seamar, der Firma, der die Pesorsa Dos gehört. Immerhin: Einer der Mitarbeiter öffnet uns die Tür. Reden wollen sie nur ohne Kamera. Dann bestätigen sie die doppelten Verträge, geben jedoch eine andere Erklärung.

Panorama: „Uns wurde berichtet, die Indonesier seien immer nach dem höher dotierten Vertrag bezahlt worden, der 2000 bis 2500 Euro pro Monat vorsieht. Der niedriger dotierte Vertrag, der wäre nur zum Transport, zur Reise hierher nach Spanien wär der von Nöten und ansonsten bräuchte man den gar nicht und der hätte auch keine Rolle gespielt bei der Bezahlung.“

Unsere Recherchen in Indonesien haben etwas anderes ergeben. Direkt nebenan liegt die Ortegal Tres. Gegenüber ist das Büro der Ortegal Fischerei, die das Schiff besitzt. Sie hat den Indonesiern 800 Euro pro Monat gezahlt. Man lässt uns zwar rein. Fragen will hier aber niemand beantworten. Bleibt die Frage: sind Dumpinglöhne auf deutschen Schiffen überhaupt zulässig? Das Bundesarbeitsministerium lehnt ein Interview ab. Doch wir bekommen eine schriftliche Antwort. Die überrascht uns: Auf einem deutschen Fischereischiff sei der deutsche Mindestlohn, Zitat: „nur dann anwendbar, wenn die Tätigkeit im deutschen Küstengewässer und zugleich mit hinreichendem Inlandsbezug erfolgt.“ Zitatende. Das bedeutet, die Dumpinglöhne an Bord eines deutschen Fischereischiffs, um das geht es hier, sind völlig legal. Der deutsche Mindestlohn gilt also nicht immer auf deutschen Schiffen? Nur bis zum Küstengewässer? Im Bundestag tagt der Ausschuss für Arbeit und Soziales. Also Politiker vom Fach.

O-Töne:

Panorama: „Wussten Sie, dass Sie, dass auf deutschen Fischereischiffen abseits der Küstengewässer kein deutscher Mindestlohn gilt?“

Mareike Lotte Wulf, CDU-Bundestagsabgeordnete: „Das wusste ich tatsächlich nicht. Ist dem so?“

Panorama: „Wir haben den Fall, da bekommen Arbeiter aus Indonesien auf einem Deutschen Fischereischiff 800 Euro im Monat. Wie bewerten sie das?“

Beate Müller-Gemmeke, Bundestagsabgeordnete, Grüne/B90: „Das geht gar nicht. Das muss anders gelöst werden.“

Dr. Stephan Seiter, FDP-Bundestagsabgeordneter: „Muss gestehen ist mir nicht bekannt. Weil ich mich mit Schifffahrt noch nicht so auseinandergesetzt habe. Aber das ist natürlich extrem, weil wir ja einen Mindestlohn in Deutschland haben.“

Jens Peick, SPD-Bundestagsabgeordneter: „Das ist unwürdig, das ist menschenwürdig, weil wer hart arbeitet, soll auch einen gerechten Lohn dafür erhalten.“

Panorama: „Sehen Sie das Änderungsbedarf?“

Jens Peick: „Ja sehe ich.“

Panorama: „Müsste der Ausschuss sich damit beschäftigen?“

Jens Peick: „Ja.“

Die Politiker sehen Änderungsbedarf, aber laut Bundesarbeitsministerium ist bislang keine Änderung geplant. Dabei ist ein Mindestlohn auf hoher See durchaus möglich. Die Iren zeigen, wie es geht.

Bericht: Nils Naber, Inge Altemeier

Kamera: Jan Littellmann, Sebastian Heidelberger, Alexander Pfalzgraf, Yusuf Priambodo, Stefan Söffgen

Schnitt: Stephan Haase, Katrin Hockemeyer, Frederik Merten