

Kompass

Betreiben Schweizer Schiffahrtsunternehmen Sozialdumping?

Von der Schweiz nach Zypern

Immer mehr Angestellte auf Schweizer Binnenschiffen erhalten Verträge, die in Zypern oder Malta ausgestellt werden. Entsprechend sind sie nicht in das Schweizer System der Sozialversicherung integriert und können nicht von ihren positiven Elementen wie der AHV (erste Säule der Rentensystems), der Pensionskasse (zweite Säule) oder der Unfall- und Invalidenversicherung profitieren. Die Leistungen etwa aus den zypriotischen Sozialversicherungen fallen auch im Vergleich zu den westeuropäischen Standards deutlich schlechter aus, so dass von einem direkten Sozialdumping in der europäischen Binnenschiffahrt gesprochen werden kann.

Aber auch indirekt ist es ein Nachteil etwa auf dem Rhein zu arbeiten, in Holland, Deutschland oder der Schweiz zu wohnen und in Zypern sozialversichert zu sein. Im Schadensfalle, nach einem Arbeitsunfall etwa, lassen sich die — ohnehin schlechten Leistungen — auch von uns Gewerkschaften nur schwer einfordern.

Weitestgehend betrifft diese Praxis bisher Mitarbeiter des sogenannten Horeca-Personals auf den Flusskreuzfahrtschiffen. Doch auch immer mehr nautisches Personal scheint von dieser Tendenz betroffen zu sein. Jüngst erst berichtete ein Kapitän eines renommierten Schweizer Flussschiffahrtsunternehmens, dass er gegen seinen Wunsch nun einen zypriotischen Arbeitsvertrag erhalten habe.

Die Internationale Rechtslage

Aber ist diese Praxis überhaupt legal und mit europäischen Verordnungen

7. SICK LEAVE

If the Employee is unable to attend his work as a result of sickness or other unexpected cause, he or she must inform THE COMPANY of the cause of his or her absence on the same day. If the Employee is absent through sickness extending to more than 1 (one) working day he or she shall immediately furnish the Company with a medical report by a qualified doctor indicating the likely duration of his or her absence from work. Details of the procedure to be followed are subject to the instructions of the Vessel's Operating Company you are dispatch to.

The employee may be entitled to Sickness benefit from the Cyprus Social Insurance System. The application form for sickness benefit should be submitted within 21 days from the day that the incapacity for work of the claimant has started on the form. The form can be obtained from any Cypriot Social Insurance Office and from the website of the Social Insurance Services at http://www.mlsi.gov.cy/mlsi/sid/sidv2.nsf/index_en/index_en?OpenDocument (Application Forms – Allowances – Application for Sickness benefit). The application must be accompanied by a medical certificate stating the sickness from which the claimant is suffering and the period for which he will be unable to work, and also by other certificates and documents of proof which are stated in the application form.

8. DUTIES

- 8.1 An Employee is required to undertake any duty to which Employee is assigned by Employee's department head. Flexibility is total, and the salary is set at a level that contemplates total flexibility.
- 8.2 Employee's department head will establish the work pattern and rotations, consistent with the Cyprus Merchant Shipping Regulations (Hours of work).

Auszug aus einem zypriotischen Arbeitsvertrag für Arbeit auf nord-westeuropäischen Wasserstrassen

kompatibel? Die Antwort lautet Jein. Im 1979 revidierten Übereinkommen über die soziale Sicherheit der Rheinschiffer heisst es in Artikel 2:

“Der Rheinschiffer untersteht den Rechtsvorschriften der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet sich der Sitz des Unternehmens befindet, zu dem das in Artikel 1 Buchstabe m bezeichnete Fahrzeug gehört, an Bord dessen er seine Berufstätigkeit ausübt. Hat das Unternehmen keinen Sitz im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei, so untersteht der Rheinschiffer den Rechtsvorschriften der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet sich die Zweigstelle oder die ständige Vertretung des Unternehmens befindet.“

Gemäss der Verordnung der EU 883/2004, die 2010 in Kraft trat und das genannte Rheinübereinkommen über die soziale Sicherheit ersetzt, ist es im Sinne des Prinzips der europäischen Dienstleistungsfreiheit möglich, Arbeit-

nehmer in einem Nichtrheinliegerstaat zu versichern. Die Unterzeichnerstaaten des Rheinübereinkommens haben dann 2010 allerdings eine Ausnahmevereinbarung unterzeichnet, basierend auf Artikel 16 der genannten Verordnung, der eben eine solche Ausnahmeregelung ermöglicht. In dieser Ausnahmeregelung, die auch durch die Schweiz per 1.4.2012 ratifiziert wurde, ist “in Erwägung der langen Tradition und des besonderen Charakters der Rheinschiffahrt” nicht nur das Prinzip festgehalten worden, dass an Bord eines Schiffes nur ein Regime der sozialen Sicherheit herrschen dürfe. Es können demnach also nicht etwa die Schiffsführer Schweizer, die Matrosen etwa bulgarische Verträge erhalten.

Darüber hinaus aber stellt das Abkommen fest, dass auf einem etwa in der Schweiz registriertem Schiff, das von einem Unternehmen mit Sitz in der Schweiz betrieben wird, Schweizer

Arbeitsverträge abgeschlossen werden müssen. Denn in Artikel 1 wird der Arbeitgeber definiert als Unternehmen “zu dem das Fahrzeug gehört”. Gemeint ist damit

“das Unternehmen oder die Gesellschaft, das bzw. die das betreffende Fahrzeug betreibt, ohne Rücksicht darauf, ob diese Eigentümer des Fahrzeugs sind oder nicht. Wird das Fahrzeug von mehreren Unternehmen oder Gesellschaften betrieben, gilt für die Anwendung dieser Vereinbarung als Betreiber des fraglichen Fahrzeugs das Unternehmen oder die Gesellschaft, das bzw. die die tatsächliche Entscheidungsbefugnis insbesondere für das wirtschaftliche und kommerzielle Management des Fahrzeugs hat. Für die Bestimmung des Unternehmens sind die Angaben auf der Rheinschiffahrts-Zugehörigkeitsurkunde maßgebend.“

Fortsetzung von Seite 1

Mit diesem Artikel 1 sowie den darauffolgenden Präzisierungen in Artikel 4 wäre es also unrechtmässig, wenn eine Schweizer Reederei zypriotische Verträge anbietet. Allerdings gilt dies leider eben nur für Unternehmen aus einem der sechs Unterzeichnerstaaten dieser Ausnahmevereinbarung. So hat das Bundesamt für Sozialversicherungen in Bern jüngst in einer Stellungnahme für das CASS, die Koordinierungsstelle für die soziale Sicherheit innerhalb der Zentralen Rheinkommission (ZKR) in Strassburg, bestätigt, dass etwa ein zypriotisches Unternehmen, Arbeitskräfte auf dem Rhein mit zypriotischen Verträgen für eine Schweizer Reederei beschäftigen kann:

“Ja, es ist möglich, dass Personal, das auf Rheinschiffen tätig ist, deren Ausrüster seinen Sitz in der Schweiz hat, unterschiedlichen Sozialversicherungsvorschriften unterliegen. Dies kommt überwiegend auf Kreuzfahrtschiffen vor, wenn der Ausrüster einen Dienstleistungsvertrag mit einem Unternehmen geschlossen hat, das in einem nichtrheinischen EU-Staat ansässig ist. Der tatsächliche Arbeitgeber ist das Dienstleistungsunternehmen. Für dieses Unternehmen gelten nicht die Bestimmungen des Rheinübereinkommens oder der Ausnahmevereinbarung, sondern die Koordinierungsregeln der Verordnung Nr. 883/2004, welche die Versicherungszugehörigkeit in der Regel im Sitzstaat des Arbeitgebers verorten. Eine Berufung auf die rheinischen Regeln, um den in einem Drittstaat ansässigen Arbeitgeber dazu zu verpflichten, seine Beschäftigten dem schweizerischen System der sozialen Sicherheit zu unterwerfen, ist rechtlich problematisch.“

Innerhalb der CASS diskutieren die Sozialpartner, also auch wir Gewerkschaften, die Arbeitgeberverbände sowie die Vertreter der Regierungen bzw. der jeweiligen für die Sozialversicherung zuständigen Behörden, schon länger darüber, ob und wie die



Ausnahmeregelung auf alle EU-Staaten ausgeweitet werden könnte. Im konkreten Falle müsste sich idealerweise Zypern bereit erklären, die Vereinbarung zu unterzeichnen, denn es ist derzeit fraglich ob sich ein Zwangsanschluss solcher Länder durch EU-Beschluss politisch durchsetzen lässt. Wir in der Europäischen Föderation der Transportarbeiter (ETF) zusammengeschlossenen Gewerkschaften werden uns jedoch weiterhin für eine solche Ausweitung der in der Ausnahmevereinbarung zu Artikel 16 der Verordnung 883/2004 einsetzen.

Spielräume der Schweizer Behörden

Ein möglicher Ansatz, das genannte zunehmende Sozialversicherungsdumping durch manche Schweizer Reeder zu verhindern, wäre die Verweigerung der sogenannten Rheinzugehörigkeitsurkunde für

die entsprechenden Schiffe, auf denen dieses Outsourcing der Sozialversicherungen betrieben wird.

Aber hätten die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) als zuständige Behörde für die Registrierung der Schiffe unter Schweizer Flagge sowie für die Erstellung jener Rheinzugehörigkeitsurkunden, ohne die Schiffe auf dem Rhein nicht verkehren dürfen, überhaupt diesen Spielraum?

In einem aktuellen Bericht (erschieden in SVS-Aktuell Dez. 2016/Jan. 2017) der zuständigen Mitarbeiterin des SRH heisst es angesichts der Zunahme von Schiffsregistrierungen in der Schweiz und der möglichen Gefahr von Briefkastenfirmen:

“Die nationalen Vorschriften setzen bewusste Schranken für den Erwerb und Betrieb eines Rheinschiffes, welches unter

Schweizer Flagge, ausgewiesen durch die sogenannte Rheinschiffahrts-Zugehörigkeitsurkunde, fahren will. ... Das Erlangen dieser Urkunde setzt eine echte Verbindung “lien réel” zum Flaggstaat voraus. Anwendung und Auslegung dieser Bestimmungen sind Aufgabe der Rheinschiffahrtsbehörde. Die geltenden internationalen Regeln, Art. 2. Abs. 3 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte in Verbindung mit den entsprechenden internationalen Ausführungsverordnungen, schränken den Auslegungsspielraum ein.“

Im Fazit heisst es angesichts der oftmals sehr allgemein gehaltenen Prinzipien innerhalb dieser nationalen und internationalen Verordnungen, es dränge sich in der Praxis der Antragsbearbeitung eine Einzelfallentscheidung auf. Es stellt sich nun die Frage, ob die SRH rechtlich in der Lage ist, aber auch den Willen besitzt, die Tendenzen des Sozialversicherungsoutsourcing auf Schweizer Schiffen, in die derzeitigen und künftigen Überlegungen zur Registrierungspraxis mit einzubeziehen. Idealerweise würde die Registrierung bzw. die Urkundenausstellung an die Bedingung geknüpft, dass Schweizer Recht, also auch das Sozialversicherungsrecht eingehalten wird. Nautilus wird hier am Ball bleiben.

Erwähnte Gesetze und Verordnungen

➤ Das Übereinkommen über die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer von 1979
www.ccr-zkr.org/12050300-de.html - 04

➤ Ausnahmevereinbarung über die anzuwendenden Rechtsvorschriften für Rheinschiffer gemäss Artikel 16 der Verordnung 883/2004
www.ccr-zkr.org/12050300-de.html - 04

➤ Schweizer Bundesgesetz über das Schiffsregister
www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19230027/index.html

Offizielles Ende der Bürgschaftskredite nach 2017

Schweizer Hochseeflotte unter Druck, aber nicht am Ende

Im vergangenen Jahr berichteten wir anlässlich der Jubiläumsfeiern „75 Jahre Schweizer Flagge auf hoher See“ über Erwägungen des Bundesrats (Bundesregierung) in Bern, das bewährte System der Bürgschaftskredite 2017 nicht mehr zu erneuern. Seit 1948 existierte dieses System, das der Schweizer Flotte half, sich mit günstigen Krediten zu finanzieren. Quasi im Gegenzug zu den Bürgschaften sind die Reeder im Krisenfall verpflichtet, die Schiffe in den Dienst der Landesversorgung zu stellen. Tatsächlich musste bis heute jedoch noch kein einziger Rappen vom Bund tatsächlich fließen, das System erweist sich also als kostenneutral. Derzeit befinden sich 50 Hochseeschiffe unter Schweizer Flagge auf hoher See und für alle hat Nautilus International Verträge abgeschlossen, die Mindeststandards für die ca. 1000 Seeleute garantieren. Im Dezember 2016 hat nun das Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung den abschliessenden Bericht zuhänden des Bundesrates vorgelegt. Darin wird empfohlen, die Bürgschaften 2017 nicht mehr zu erneuern. Die Schweiz sei nicht auf eine eigene Handelsflotte angewiesen, zumindest nicht in der derzeitigen Grösse. Zur näheren Begründung siehe den Bericht im Wortlaut gemäss der unten genannten Quelle.

Einige Medien sprachen angesichts dieses Berichts, der die Grundlage für die 2017 anstehende Parlamentsentscheidung abgeben wird, nun vom baldigen Ende der Schweizer Seeflotte.

Entwicklung der Schweizer Hochseeflotte 1971 - 2016

Schiffstypen	Anzahl Schiffe	Dwt (in Tausend)
Schweizer Hochseeflotte 1971		
Trockenfrachter	25	239
Massengutfrachter	3	73
Kühlschiffe	2	3
Chemikaliertanker	2	1
Total	32	316
Schweizer Hochseeflotte 1980		
Trockenfrachter	14	148
Massengutfrachter	7	267
Kühlschiffe	4	22
RoRo-Schiffe	1	5
Chemikaliertanker	5	15
Total	31	457
Schweizer Hochseeflotte 1991		
Massengutfrachter	10	508
Stückgutschiffe	2	7
Mehrweckschiffe	4	88
RoRo-Schiffe	2	12
Chemikaliertanker	5	22
Total	23	637
Schweizer Hochseeflotte 1997		
Massengutfrachter	13	628
Mehrweckschiffe	2	43
RoRo-Schiffe	1	6
Produktentanker	3	22
Alkoholtanker	2	6
Total	21	705
Schweizer Hochseeflotte 2001		
Massengutfrachter	15	829
Mehrweckschiffe	6	38
Produktentanker	3	20
Total	24	887
Schweizer Hochseeflotte 2007		
Massengutfrachter	12	520
Mehrweckschiffe	8	77
Containerschiffe	6	236
Produkten-/Bitumentanker	5	53
Total	31	886
Schweizer Hochseeflotte per Nov 2016		
Massengutfrachter	30	1487
Mehrweckschiffe	12	160
Produkten-/Bitumentanker	8	107
Total	50	1'747

Grafik: Eidgenössisches Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung WBF

Dies ist nach unserem Kenntnisstand Unfug. Zum einen wird das Ende der Bürgschaftsverträge ab 2017 schrittweise wirksam, da die Laufzeiten der Verträge für die zumeist relativ neuen Schiffe zum Teil bis 2031 reichen. D.h. ab 2021 laufen peu a peu die Bürgschaften für die Schiffe aus, so dass die Reeder dann neue — und

wohl weitaus teure — Kredite aufnehmen müssten, was in der Tat angesichts der derzeitigen Lage dann das Aus für das ein oder andere Schiff bedeuten könnte.

Andererseits macht der Bericht auch klar, dass im Fünfjahresrhythmus jeweils die Situation neu beurteilt werden sollte. Wir wissen von

Überlegungen, dass der Bund durchaus Alternativen zu den bisherigen Bürgschaftskrediten prüft. Zuguterletzt gibt es aus Sicht der Schweizer Reeder auch andere Gründe, unter Schweizer Flagge zu operieren. Die mit Nautilus zusammenarbeitenden Reeder sind zwar vom Bericht enttäuscht, sie hatten ihn aber erwartet und zeigen sich verhalten optimistisch was die Zukunft betrifft.

Erfolgreiche Vertragserneuerungen zwischen Nautilus International und den Seereedern

Nautilus International konnte unterdessen für die Laufzeit von 2017 bis 2020 den Gesamtarbeitsvertrag mit dem Verband der Schweizer Seereeder erneuern und dabei die angesichts der katastrophalen wirtschaftlichen Situation in der Hochseeschifffahrt vehement geforderten Lohnsenkungen abwenden. Der Vertrag umfasst nunmehr nur noch 30 Schiffe, da zwei Firmen aus dem Verband ausgestiegen sind. Mit diesen Firmen sind jedoch bereits erfolgreich Einzelgesamtarbeitsverträge verhandelt worden, deren Unterzeichnung kurz bevorsteht.

Der Bericht zur versorgungspolitischen Bedeutung der Hochseeschifffahrt zum Download: www.news.admin.ch/news/message/attachments/46752.pdf

Teuerungsindex

Jahresteuerung Stand
Dezember 2016

Schweiz	-0.5%
Belgien	+1.8%
Deutschland	+0.4%
Frankreich	+0.3%
Niederlande	+0.1%
Euroraum	+0.2%
Bulgarien	-1.3%
Polen	-0.2%
Rumänien	-1.1%
Tschechien	+0.6%
EU28	+0.3%

Quellen: BfS, Eurostat

Erhältlich im Sekretariat

Fachliteratur — auf Bestellung mit 20% Rabatt

«Riverspeak» — Binnenschiffahrtsglossar NL/DE/FR/EN

REKA-Checks — 1'000 Franken mit 20% Ermässigung

Nautilusartikel — Kappen, Mützen, Kugelschreiber, Mausmatten usw.

«Ich kenne meine Rechte» — Lehrlingskalender von A bis Z

Liebe Leserin, lieber Leser

Aufgrund der ausführlichen Berichte verzichten wir in dieser Ausgabe auf unser Editorial und wünschen euch nachträglich ein gutes und glückliches 2017.

Auf zwei Aspekte möchte ich dennoch kurz verweisen. Zum einen könnt ihr hiermit schon das Datum der Jahresversammlung mit anschliessendem öffentlichem Seminar im Volkshaus euch vormerken. Montag, 26. Juni 2017. Eine ausführliche Einladung erhaltet ihr im April. Zum anderen sucht Nautilus Schweiz eine/n Delegierte/n für den Basler Gewerkschaftsbund. In der Delegiertenversammlung, die sich ca. dreimal im Jahr in Basel trifft, diskutieren und beschliessen die Delegierten der Einzelgewerkschaften wie UNIA, Vpod oder eben Nautilus die Kampagnen und die Politik des Gewerkschaftsbundes. Wir würden uns freuen, wenn sich ein Nautilus-Mitglied — berufstätig oder pensioniert — aus Basel für diese interessante Aufgabe bereit erklären würde.

Mit kollegialen Grüßen



Mit kollegialen Grüßen

Holger Schatz
Nationaler Sekretär Schweiz



UNSERE BÜROS

BÜRO SCHWEIZ

Rebgasse 1
CH-4005 Basel
t +41 (0)61 262 24 24
f +41 (0)61 262 24 25
e infoch@nautilusint.org

BÜRO NIEDERLANDEN

Schorpioenstraat 266
NL-3067 KW Rotterdam
Postbus 8575
NL-3009 AN Rotterdam
t +31 (0) 10 477 11 88
f +31 (0) 10 477 38 46
e infonl@nautilusint.org

HAUPTSITZ

1&2 The Shrubberies
George Lane
South Woodford, London
GB-E18 1BD
t +44 (0)20 898 6677
f +44 (0)20 8530 1015
e enquiries@nautilusint.org

Generalsekretär

Mark Dickinson MSc (Econ)

Terminkalender

14. Februar Nationalkomitee Nautilus Schweiz, Basel

28. Februar SVS Parlamentarische Gruppe, Seminar, Bern

28. März CASS Sitzung Soziale Sicherheit, Strassburg

29. März SVS Jahresversammlung, Basel

Mitglied werden Word nu lid

www.nautilusch.org

T +41 (0) 61 262 24 24, F +41 (0) 61 262 24 25, E infoch@nautilusint.org

Zurücksenden an: Nautilus International, Postfach, CH-4005 Basel



Name & Vorname/Naam:

Adresse/Adres:

PLZ + Ort/Postcode + plaats

Land:

Email:

Telefon/Telefoon:

Arbeitgeber/Werkgever:

Beruf/Functie:

Ich erkläre den Beitritt zur Gewerkschaft Nautilus International. Ich anerkenne die Statuten und Reglemente der Gewerkschaft Nautilus International.

Opzegging van het lidmaatschap dient schriftelijk te geschieden met inachtneming van een opzeggingstermijn van drie kalendermaanden (Statuten Regel 5).

Ort/Datum:

Unterschrift/Handtekening