

Neugestaltung der Besatzungsregeln (Crewing) in der Binnenschifffahrt

Nautilus arbeitet im Rahmen der ETF (European Transport Workers Federation) mit an der Neugestaltung zukünftiger Besatzungsregeln (Crewing) für die Binnenschifffahrt. Es handelt sich um einen langjährigen Prozess zur Modernisierung und Harmonisierung der Standards. Organisiert wird der Prozess von CESNI, ein Ausschuss innerhalb der ZKR in Strassburg. Hierin vertreten sind Arbeitgeberverbände, ETF sowie die VertreterInnen der Regierungen der Rheinanliegerstaaten.

Am 14. Dezember 2022 fand eine Online-Konsultation mit 90 TeilnehmerInnen statt. Auch Nautilus Schweiz war seitens des Büros sowie mit zwei Mitgliedern anwesend.

Folgende unverbindliche Ergebnisse „Key Takeaways“ sind hierzu einsehbar unter www.cesni.eu/en/actualites/key-takeaways-from-the-sector-consultation-event-on-future-european-manning-standards/

Allerdings ist das Dokument sehr umfangreich und viele Fragen der Online-Befragung sowie die Ergebnisse der jeweiligen Online-Abstimmungen sind relativ vage und teilweise verwirrend.

Dankenswerterweise hat die ETF eine Zusammenfassung des Diskussionsstandes sowie der anstehenden Schritte erstellt, die wir hiermit veröffentlichen:



Please find below an overview of the interim discussions/initiatives on the ongoing crewing negotiations.

1. Sector Consultation Event

- a Key take aways have been finalised
- b A press release will be issued shortly recapping the main conclusions

2. Enforcement in case of One person vessel operation

ETF insisted on more stringent controls & enforcement in case of one person vessel operation. ETF introduced a written position = CESNI/QP/Crew (23) 29 highlighting the additional safety risks when working alone justifying an increased controlling capacity.

3. One Vessel Operation criteria

CESNI Secretariat produced a revised draft on the OVO-criteria CESNI/QP/Crew (23) 28. Netherlands oppose city tour boats to fall under the scope of OVO. The boatmasters' have a limited/

specific certificate for the stretch they are sailing on.

ETF can agree with the document IF the additional controlling capacity (enforcement see above) is adopted.

4. Helmsman with boatmaster qualification

EBU/ESO produced a position paper CESNI/QP/Crew (23) 31 on the Helmsman with boatmasters' certificate. This is a function that stems from the past and is no longer fit for purpose. A Helmsman with boatmasters' certificate (patent) is a boatmaster. A Helmsman without certificate (patent) refers to a qualified & experienced person.

- ▶ Suggest to delete the function Helmsman with patent.

5. Proposals for more flexibility

EBU/ESO produced a position paper in which they ask for more flexibility:

- Temporary extension of the operating

Fortsetzung auf Seite 2 →

→ Fortsetzung von Seite 1

modes (operating modes on a basic reference period of 7 days rather than 24 hours):

- A1 + 2 hours = 18 hours a day but no more than 98 (7 x 14)
- A2 + 2 hours = 20 hours a day but no more than 126 (7x18)
- Temporary change of operating mode – unexpected prolongation so from A to B mode without additional crew
- Extension of operating mode in case of higher qualified crew – if all crew has higher qualification (all boatmasters) operating time extended to 18 hours – reference period of 7 days.
- Replacement by higher qualifications:
 - Crew member higher qualifications = 2 crew members lower qualifications
 - Helmsman = 2 boatman or 1 boatman + deckhand
 - Able boatman = two deckhands or deckhand + apprentice
- Flexible integration of apprentices
- Not replace when going to school
- If to be replaced = by deckhand
- ▶ To be discussed when tables have been completed.

6. Digital working & resting time registration

Social Partners had an online meeting 15 March to discuss the conditions for digital working & resting time registration. Good progress was made – EBU/ESO agree in principle, as long as it is not a big brother scenario. ETF sent draft conclusions to EBU/ESO for final comments.

7. Passenger vessels

German delegation will provide written input on safety personnel on board. In principle a system/rule is to be defined to calculate the number of safety personnel in relation to the number of passengers on board.

Definitions on who is considered as safety personnel? Nautical staff – Hotel staff – additional staff?

8. Classification based on length

Sector Consultation decided to go for 3 categories based on length:

- < 86m
- 86 to 110m
- > 110m

Netherlands in favour of keeping 5 present categories rather than condensed setting of 3.

EBU/ESO now come with a proposal whereby they want to also consider the width of the vessel and not only the length. The +110m category would be split into 2 sub groups:

- a 12m width (most vessels are 11m40 wide now)
- b 14m width

9. Manning tables

ESO in favour of deleting the entire S1 setting – all vessels have bow thrusters – so start future tables from S2 settings. EBU/ESO provided first position paper of table – with a split category 3 based on width (see point 8).

Meeting social partners on the tables on 14 April next.

10. Minimum crew during loading & unloading

IWT platform produced a position paper CESNI/QP/Crew (23) 21 on which ETF has to provide its comments before 18 April.

11. Convoys & assemblies

Rhine Commission/CESNI contacted Danube Commission and they are against the square meters approach. Idea is to keep the RPN settings as they are. ETF to consult affiliates to see if they can agree with this position.

12. Retro planning manning standards

- All preparatory documents to be finalised by Group of Volunteers by 2 May
- Examination first draft CESNI/QP 25 May 2023
- Final approval consolidated draft by the working group CESNI/QP 21 September
- Submission to CESNI 19 October

All involved – social partners + MS – agree that we should not be pressured into hasty work – topic is too important – odds are that we will only finalise a first draft by the end of the year that needs further completion on automation somewhere early 2024.



Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser

Anstelle eines Editorials an dieser Stelle ein paar Impressionen unserer Schiffsbesuche, die wir nun wieder verstärkt auch im Bereich der Flusskreuzfahrt In Angriff nehmen. So konnten wir in den vergangenen Wochen bei unseren GAV-Firmen River Advice und Seachefs Workshops und Präsentationen bei den Kick-Off-Meetings in Strassburg, Krefeld, Köln und Lelystad abgehalten.



Nautilussekretär Holger Schatz während eines Kick-Off-Meeting bei River Advice in Lelystad (NL)

In Basel konnten wir der Einweihung des neuen Frachtschiffes bei Ultra Brag beiwohnen. Basilea ersetzt nun die alte Aargau und ist zur Freude der Besatzung wirklich ein Komfortschiff. Zugleich half Nautilus im Rahmen des GAV bei der Umstellung der Löhne auf ein 1: 1 Schichtsystem.



Frachter Basilea mit komfortablen Einzelzimmern und tollem Wohnbereich

Wie weiter mit der Schweizer Hochseeflagge?



Bekanntlich ist die Zukunft der Schweizer Flagge auf See ungewiss. In den vergangenen Jahren blühte sich zwar die Hochseeflotte von Schweizer Eigentümergesellschaften mit einer sogenannten Offshore-Registrierung immer weiter auf. Man denke nur an die Riesenflotte MSC, die zum Teil unter Schweizer Eigentümerschaft steht. Doch auf diese Flotte hat weder die Schweizer Politik noch die Zivilgesellschaft bzw. wir Gewerkschaften einen Einfluss.

Demgegenüber schwindet die Zahl der unter Schweizer Flagge operierenden Hochseeflotte kontinuierlich auf zuletzt 14 Schiffe. Seit dem Ende des umstrittenen Bürgerschaftssystems gibt es offenbar keinen ökonomischen Anreiz mehr, Schiffe unter Schweizer Flagge zu registrieren.

Ungeachtet dessen betont die Regierung, der Bundesrat, man wolle die Schweizer Flagge erhalten und modernisieren. Hierzu sind diverse Massnahmen in der Diskussion. Eine ökonomische Massnahme wäre bekanntlich die Einführung einer Tonnagesteuer wie sie weltweit in der Schifffahrt mehr oder weniger Standard ist.

Eine Stärkung der Schweizer Flagge würde dies allerdings nur bewirken, wenn die Firmen, die eine solche Schweizer Steuerart wählen wollen, ihre Schiffe zumindest zum Teil verbindlich auch unter Schweizer Flagge registrieren müssten.

Genau diese Bedingung – das sogenannte Flaggenerfordernis – war zuletzt auf Druck der Wirtschaftslobby internationaler Reedereien, Rohstoffhändler und Spekulanten – aus dem Gesetzesentwurf zur Schweizer Tonnagesteuer rausgestrichen worden.

Gute Nachrichten: Skandalöser Entwurf zur Tonnagesteuer ohne Flaggenerfordernis vom Ständerat zur Überarbeitung zurückgestellt.

Nun hat im Februar 2023 erfreulicherweise die Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Ständerats (WAK-S) im Gegensatz zur entsprechenden Kommission des Nationalrates, die Vorlage nochmals zurückgewiesen und diversen Klärungsbedarf ermahnt. Erfreulicherweise ist gerade auch das Flaggenerfordernis hierbei genannt, was nicht zuletzt auch der entsprechenden Medienarbeit von Nautilus International zu verdanken ist.

In der Medienmitteilung des WAK-S nach der Sitzung vom 13. Februar 2022 heisst es dazu:

„Weil auch nach der Anhörung noch zahlreiche Fragen offenblieben, hat die *Kommission der Verwaltung umfassende Zusatzaufträge erteilt. Sie verlangt insbesondere weitere Auskünfte zum Flaggenerfordernis, zur Frage der Verfassungsmässigkeit, zu den fiskalischen Folgen oder auch zur Abgrenzung zwischen Schifffahrt und Rohstoffhandel. Die WAK-S wird die Beratung voraussichtlich an ihrer Sitzung von Ende Juni fortsetzen.*“

Es bleibt also zu hoffen, dass das Flaggenerfordernis wieder in die Gesetzesvorlage aufgenommen wird. In diesem Falle würden wir als Nautilus bekanntlich das Gesetz unterstützen (zur Argumentation siehe unsere Stellungnahme www.nautilusint.org/ch/nachrichten-einblicke/nachrichten/medienmitteilung-tonnagesteuer-ohne-gegenleistung-verschärft-die-deregulierung-auf-den-weltmeeren/).

UNSERE BÜROS

BÜRO SCHWEIZ

Rebgasse 1
4005 Basel
Switzerland
Tel: +41 (0)61 262 24 24
Email:
infoch@nautilusint.org

BÜRO NIEDERLANDEN

Pegasusweg 200
3067 KX
Rotterdam
Tel: +31 (0)10 477 1188
Email:
infonl@nautilusint.org

Terminkalender

15. März

Sectoral Social
Dialogue Committee,
online

29. März

SGB Vorstand, Bern

11. April

Sectoral Social
Dialogue on Crewing,
online

14. April

CASS, Soziale
Sicherheit, Strassburg

Bleibt das Flaggenerfordernis draussen, dann unterstützen wir das Ergreifen eines Referendums – einer Volksabstimmung – gegen die Tonnagesteuer, das diverse Gruppierungen in der Schweiz aus grundlegenden steuerpolitischen Gründen bereits angekündigt haben. Das heisst, auch gegen einen allfälligen angepassten Entwurf, der das Flaggenerfordernis und andere „Verbesserungen“ enthalten sollte.

Schweizer Regierung bekräftigt den Willen, die Schweizer Flotte zu erhalten

Neben der Tonnagesteuer hat der Bundesrat im Rahmen einer umfassenden „maritimen Strategie“ diverse Reformen angekündigt, die die Schweizer Flagge modernisieren soll.

Im Zentrum hierbei steht die Reform des Schweizer Seeschiffahrtsgesetzes und der institutionellen Rahmenbedingungen der Flaggen- respektive Seeschiffahrtsverwaltung, konkret also des „Schweizerisches Seeschiffahrtsamts“ in Basel.

Fortsetzung auf Seite 4 →

→ Fortsetzung von Seite 3

Am 23. Februar 2023 präsentierte das Seeschiffahrtsamt nun den Stand der entsprechenden Revision. Im Zentrum soll hierbei eine Erleichterung der Registrierung der Hochseeschiffe stehen, wobei erfreulicherweise folgende Anforderungen erhalten bleiben:

- tatsächlicher Mittelpunkt der Geschäftstätigkeit in der Schweiz (Swissness-Gesetzgebung eingehalten)
- Seeschiffe: 20% eigene Mittel (Liquidität der Unternehmen verringert Reputationsrisiko für Flagge)

Des Weiteren könnten «Vorschriften zu Sicherheit und Umweltschutz betreffen maximal zulässige Emissionen, Energieeffizienz, Alter der Schiffe, periodische Kontrollen etc. hinzukommen».

Während der Präsentation gab es nun vehemente Rückfragen seitens der anwesenden Vertreter der Schifffahrtsbranche. Die technische und formale Erleichterung der Registrierung sowie die Anpassung veralteter Vorschriften etc. stellten für sich genommen ja keineswegs wirtschaftliche Anreize zur Registrierung (Einflaggung) dar, zumal während der Vorstellung das Thema Tonnagesteuer ausgeblendet wurde. All diese Verbesserungen seien woanders ja längst Standard. Es stelle sich die Frage, ob der Bundesrat denn wirklich am Erhalt respektive Ausbau der Schweizer Flagge interessiert sei. Dieses Argument hat in der Tat einen Punkt, allerdings kann es an die Branche zurückgegeben werden. Denn da diese ja mit echten «wirtschaftlichen Anreizen» ja zum Beispiel die Tonnagesteuer – aber wohlgerne ohne Flaggenerfordernis – meinen, würde eine Registrierung unter Schweizer Flagge ja eine freiwillige Entscheidung der Schiffseigentümer sein.

Jedenfalls hat das Seeschiffahrtsamt im Nachgang der Präsentation diese Zweifel der Regierung übermittelt und um eine Stellungnahme gebeten. Der Bundesrat hat daraufhin Anfang März folgende Argumentation geliefert, die immerhin ein starkes Bekenntnis zur Flagge darstellt.

Der Hauptgrund für die Beibehaltung der Schweizer Flagge sei nicht die Notwendigkeit für die Versorgung des Landes, sondern die Vision einer grünen Qualitätsflagge, die den Einfluss der Schweiz im maritimen Sektor und in der Meerespolitik sichern solle. Die Flagge solle auch in Bezug auf die wirtschaftliche Attraktivität mit anderen Nationalflaggen konkurrieren. Der Entscheid stütze sich auf die Erkenntnisse des Eidgenössischen Departements für Wirtschaft, Bildung und Forschung (WBF) in seinem Bericht zur versorgungspolitischen Bedeutung der Seeschifffahrt (Nautilus berichtete). Der Bericht zeige auf, dass die Seehandelschiffe unter Schweizer Flagge von geringer versorgungspolitischer Bedeutung seien. Dies habe sich auch durch die COVID-Pandemie nicht geändert.

Dennoch sei die Schweizer Flagge ein Statement und ein Instrument, um den Einfluss der Schweiz in der Seepolitik zu sichern. Verwiesen wird hierbei auf die Studie ISL vom 21. April "Zukunftsperspektiven für die Schweizer Flagge und die Hochseeflotte" (Die während eines Nautilus Seminars vorgestellt wurde, siehe www.eda.admin.ch/content/dam/smno/en/documents/general-information/future-prospects-swiss-flag-fleet-sea_EN.pdf), die den Geist der anstehenden Reformen charakterisiere.

Es bleibt also spannend!

Erhältlich im Sekretariat

Fachliteratur auf Bestellung mit 20% Rabatt

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

Nautilusartikel Kappen, Mützen, Kugelschreiber, Mausematten usw.

«Ich kenne meine Rechte» Lehrsingskalender von A bis Z

Mitglied werden Word nu lid

www.nautilusint.org/ch

T +41 (0) 61 262 24 24, F +41 (0) 61 262 24 25, E info@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