

KOMPASS NEWS

September-Oktober 2023

NAUTILUS
INTERNATIONAL

The Union
newsletter for
Switzerland

Statement by the President of the Danube Commission on the Russian attack on the Danube infrastructure 24 July 2023

According to the official information of Ukraine, on the night of July 24, Russia attacked the port infrastructure in one of the Danube ports of Odesa region with "Shahed-136" type UAVs causing a fire, destroying a hangar with grain and tanks for storing other types of cargo. Russia's attack on the Danube ports poses a security threat to the freedom of navigation on the Danube, and in the current circumstances can be assessed as a consistent effort to disrupt global food security. These actions are unacceptable.

Almost 75 years ago, the Belgrade Convention on the Regime of Navigation regarding the Regime of Navigation on the Danube was signed with the desire of providing for free navigation on the Danube in accordance with the interests and sovereign rights of the Danubian States and in order to strengthen the economic and cultural relations of the Danubian States among themselves and with other nations.

On 17 March 2022, during the 12th extraordinary session the Representatives of the member states adopted the Decision concerning the military aggression by the Russian Federation against Ukraine, violating the basic principles of the Belgrade Convention (doc. DC/SES-XII Extr./3). According to this decision the full powers of all representatives of the Russian Federation have been declined; they have been excluded from the participation in all meetings at the Danube Commission and its working bodies until the restoration of peace, sovereignty and territorial integrity of Ukraine within its internationally recognized borders.

The actions of the Russian Federation once again violate the letter and spirit of the Belgrade Convention and its fundamental principles, the interests and sovereign rights



Der ukrainische Donau-Hafen Reni

of the Danube States and undermine the economic relations of the Danube States throughout the region. The attack on Ukrainian Danube port infrastructure undermines the implementation of the Commission's "Danube Solidarity Lane Initiative for EU-Ukraine Trade", which is being implemented by the DC Secretariat in cooperation with the European Commission in the framework of the Solidarity Lanes to ensure the continuity of trade and, in particular, the export of agricultural products from Ukraine.

The Danube Commission has already emphasised the real threats to the security and use of Ukrainian Danube ports posed by the military aggression of the Russian Federation, and has also held the Russian Federation responsible for the economic damage that has already been and continues to be caused to transport and transshipment activities along the entire Danube by the military dangers in the Danube Delta and the Black Sea. Last year, we established a new Committee for the preparation of the Diplomatic Conference regarding the regime of navigation on the Danube. Russia is not a member of this

Committee and I urge the members of the Committee to do everything in their power to ensure that Russia is no longer a member of either the Belgrade Convention or any other convention that may be adopted to replace it.

Russia must be brought to justice for the damage or destruction of civilian infrastructure on the Danube in Ukraine. I call on the Member States and observers of the Danube Commission to take all measures, both bilaterally and multilaterally, in order to ensure Russia to be held accountable for its actions.



Liubov Nepop

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

13. Oktober

CASS-Sitzung, Soziale Sicherheit, Strassburg

16. Oktober

Nautilus Schweiz
Jahresversammlung und Seminar, Basel

18. Oktober

SGB-Vorstand, Bern

24./25. Oktober

Nautilus International
Generalversammlung, Liverpool

8. November

Kommission Beruf und Qualifikation, Basel

22. November

SGB Vorstand Bern

29./30. November

Nautilus Council, UK



Holger Schatz
Nationalsekretär Nautilus Schweiz

Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser

Jeden Herbst kann gewöhnlich eine Bilanz gezogen werden bezüglich der allgemeinen Bedingungen der europäischen Binnenschifffahrt. Dieses Jahr könnte nach Jahren der Coronapandemie mit den Auswirkungen zumindest auf die Flusskreuzfahrt und fast schon normalen Niedrigwasserzuständen im Laufe des Sommers von einer positiven, normalen Situation auf den Flüssen gesprochen werden. Doch der barbarische Krieg gegen die Ukraine hat längst vielfach Auswirkungen auf die Donauschifffahrt. Zunächst weil die Bedeutung der

östlichen Donau als alternative Transportmöglichkeit für Getreideexporte aus der Ukraine explodierte und nun aber aufgrund der immer gefährlicheren Lage in den ukrainischen Donauhäfen und im Grenzgebiet zu Rumänien. Während diese Zeilen geschrieben werden, ist die im Statement der Donaukommission auf Seite 1 dokumentierte Stellungnahme veraltet, weil die Bombardierungen der Häfen durch Russland längst systematisiert stattfinden, wie zuletzt in Ismajil. Damit sind auch die Donauschiffer Osteuropas nochmals stärker direkt vom Krieg bedroht als bisher.

Rhein in Basel nach Aktion der „Letzten Generation“ für Stunden gesperrt

„Bewegungsfreiheit für Menschen statt für Öltanker“: Mit dieser Parole machten AktivistInnen am 13.8. 2023 auf den Klimawandel aufmerksam und veranlassten so die Sperrung des Rheins für die Schifffahrt von Basel Kleinhüningen bis zur Schleuse Birsfelden. Die Polizeisperrung dauerte sieben Stunden und es konnten ca. 12 Schiffe nicht zu den Häfen Birsfelden und Auhafen fahren. Von den uns bekannten Schifffahrern haben es alle mit Schmunzeln angenommen.



Foto: Kantonspolizei Basel-Stadt

Nautilus International und die Swiss Shipping Association plädieren für einen attraktiven Reedereistandort unter Schweizer Flagge

Bekanntlich schwindet die Anzahl von Hochseeschiffen unter Schweizer Flagge seit Jahren. Derzeit zählen nur noch 14 Schiffe zur Schweizer Flotte. Nach Ablauf der jeweiligen Bürgerschaft, die der Bund im Rahmen des mittlerweile abgeschafften Bürgerschaftssystems für jedes Schiff gewährt, werden in den nächsten 2-5 Jahren auch diese 14 Schiffe die Schweiz verlassen. Damit wird das Ende der Schweizer Flagge besiegelt werden. Aus Arbeitnehmersicht ist dies ein grosser Verlust, da Schiffe unter Schweizer Flagge dank verbindlicher Sozialpartnerschaft gute Arbeitsbedingungen bieten und ein hoher Schutz bei den spezifischen Gefährdungen auf See (Havarien, Piraterien, Kriminalisierungen) existiert.

Faktisch ist die Schweizer Flagge für Reedereien aber schon lange nicht mehr attraktiv. Reedereien weichen deshalb immer mehr auf sogenannte Offshoreflaggen mit niedrigen Gewinnsteuersätzen aus oder registrieren sich in Flaggenstaaten, die unter anderem durch die sogenannte Tonnagesteuer für Reedereien attraktiv sein wollen.

Faktisch besteht also ein weltweiter Konkurrenzkampf zwischen maritimen Nationen und Offshore Flaggenregistern um die Ansiedlung von Reedereien. Dies ist natürlich sehr bedauerlich und müsste durch eine globale, gemeinsame Anstrengung unterbunden werden. Die Chance hierzu war kürzlich da, als die OECD- Mindeststeuer von 15% auf Konzerngewinne über 750 000 Millionen Euro Gewinn beschlossen wurde. 138 Staaten stimmten 2021 dieser verbindlichen Richtlinie zu. Leider aber ist unter dem Druck von Reedereiverbänden die Hochseeschifffahrt von dieser Mindeststeuer ausgenommen worden. Auch bestimmte Staaten plädierten für diese Sonderbehandlung, wie Achim Pross, einer der Beteiligten im Ausgestaltungsprozess des Steuerabkommens der OECD, dem deutschen Fernsehen bestätigte: „Welche Staaten den Wunsch der Reedereien, von der Mindeststeuer befreit zu werden, besonders unterstützt haben, darf er nicht preisgeben. Aber es dürften wohl welche gewesen sein, in denen der maritime Sektor eine wichtige Rolle spielt, sagt er mit einem Augenzwinkern.“



Die Containerkapazität und nicht der Gewinn wird bei der Tonnagesteuer besteuert

www.daserste.ndr.de/panorama/archiv/2023/Globale-Mindeststeuer-Reeder-werden-verschont,reeeder224.html

Nautilus bedauert, dass die Staatengemeinschaft damit die Chance verpasst hat, dem weltweiten Steuerdumping auch für die Schifffahrt eine Untergrenze einzuziehen. Doch gerade deshalb erneuern wir unsere Forderung, dass die Schweiz den Reedereien bessere, attraktive Rahmenbedingungen wie etwa eine Tonnagesteuer anbieten muss. Die Regierung plant dies derzeit ja bekanntlich. Da sie aber bei der Ausgestaltung eines entsprechenden Gesetzes mittlerweile keinerlei Verpflichtung an die entsprechenden Reedereien knüpft, bei Inanspruchnahme einen Teil der Schiffe dann auch unter Schweizer Flagge zu registrieren, lehnen wir den aktuellen Entwurf ab.

Erfreulicherweise haben wir uns im August mit dem Branchenverband der Schweizer Seereeder SSA auf eine gemeinsame Position verständigen können, die nun den Behörden und Politikern zugesendet wurde, um noch Einfluss auf das Gesetz nehmen zu können. Wir dokumentieren sie untenstehend.

Rohstoffhandel darf nicht von der Tonnagesteuer profitieren

Neben dem Link zur Schweizer Flagge muss ein Gesetz zur Tonnagesteuer

selbstverständlich verhindern, dass die mit der Schifffahrt eng verbundene Branche des Rohstoffhandels nicht ihre riesigen Gewinne als Schiffstransporte verbuchen können. Diese Gefahr ist sehr konkret, da die Schweiz traditionell viele grosse Rohstoffhändler wie Glencore oder Trafigura beheimatet, die derzeit in Kantonen wie dem Tessin, Zug, Waadt oder Genf teilweise bis zu 20% des Steueraufkommens beisteuern. Würden diese Unternehmen ihre Gewinne aus dem Handel mit den Rohstoffen inkl. der Börsengewinne nun anstatt den kantonalen Steuersätzen wie etwa 10% oder dem mit der OECD-Mindeststeuer fälligen 15% teilweise dann einem Tonnagesteuersatz von beispielsweise 3% versteuern, würde dies zu Steuerausfällen im Milliardenbereich für die öffentliche Hand führen.

Die Forderung nach einer klaren und effektiven Abgrenzung zwischen Schifffahrt und Rohstoffhandel ist der Regierung von verschiedenen Organisationen deutlich gemacht worden und ist Teil der derzeitigen „letzten“ Abklärungen zum Gesetz. Nautilus ist hierzu in engen Kontakt zu den kritischen Expertinnen und NGO und wird eine Zustimmung zur Tonnagesteuer selbstverständlich auch an diese Abgrenzung knüpfen.

Fortsetzung auf Seite 4 →

→ Fortsetzung von Seite 3



Joint Statement Swiss Shipowner Association and Nautilus International, August 2023

The **Swiss Shipowner Association** and the Union Nautilus International did exchange views on the future of the Swiss merchant fleet in connection with the Swiss tonnage tax and the Swiss maritime strategy. Both parties recognize the importance of:

- providing a level playing field for the Swiss Shipping Sector with other major maritime nations, including all EU countries having a merchant fleet, which would benefit the Swiss economy and ensure that the sector with over 2'000 employees will grow, and
- maintaining the Swiss merchant flag and increasing the number of vessels

thereunder, thus ensuring Seafarer's rights and their wellbeing onboard the vessels and increasing Switzerland's influence on the international regulatory bodies such as at the International Labour Organization (ILO) and the International Maritime Organization (IMO).

The parties reach the following conclusions:

the tonnage tax is essential for the sector to remain competitive

- there shall be a link between the tonnage tax and the Swiss flag in order to maintain the flag and increase its influence on international bodies, which

Nautilus International and the **Swiss Shipowners Association** will conjointly work with relevant and political stakeholders to define this link. Nautilus and the **Swiss Shipowners Association** are of a common opinion that the Swiss maritime law should be rewritten to reflect a modern Flag, which is attractive to have new vessels registered.

The parties have for years been maintaining a transparent and strong social partnership for the benefit of seafarers. However, this partnership can only exist as long as a Swiss fleet exists under the Swiss flag.

Erhältlich im Sekretariat

Fachliteratur auf Bestellung mit 20% Rabatt

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

Nautilusartikel Kappen, Mützen, Kugelschreiber, Mausmatten usw.

«Ich kenne meine Rechte»

Lehrlingskalender 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 infoch@nautilusint.org

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



Name & Vorname/Naam:

Ich erkläre den Beitritt zur Gewerkschaft Nautilus International.

.....

Ich anerkenne die Statuten und Reglemente der Gewerkschaft Nautilus International.

Adresse/Adres:

.....

PLZ + Ort/Postcode + plaats

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

.....

Land:

.....

Telefon/Telefoon:

Ort/Datum:

.....

Arbeitgeber/Werkgever:

Unterschrift/Handtekening

Beruf/Functie: