

KOMPASS NEWS

Januar-Februar 2022

NAUTILUS
INTERNATIONAL

The Union
newsletter for
Switzerland

Online Seminar zur Harmonisierung der Besatzungsvorschriften mit ETF und Nautilus Beteiligung

Auf europäischer Ebene laufen derzeit zwei Regulierungsprozesse, die für die Zukunft der Binnenschiffer und der Arbeitsbedingungen bedeutsam sind. Zum einen gilt seit 18. Januar 2022 die neue "Richtlinie des europäischen Parlaments und des Rates über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt". Wir haben hier schon öfters darüber berichtet und werden das in der nächsten Ausgabe vertiefen. Denn auch die Schweiz ist an die Richtlinie gebunden und arbeitet gerade – wie die meisten Rheinlanliegerstaaten – an der nationalen Umsetzung der Richtlinie. Nautilus ist im Rahmen einer Kommission hier beteiligt.

Zum anderen geht es um die Harmonisierung der Besatzungsvorschriften. Auch hier haben wir schon öfters berichtet. Nun fand im Dezember 2021 mit Beteiligung von ETF – unserer europäischen Mutterdachgewerkschaft in Brüssel – sowie Nautilus ein Seminar von CESNI (Europäischer Ausschuss für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt) mit über 80 Teilnehmenden statt.

Über die Veranstaltung schreibt CESNI in einer Pressemitteilung:

Zentralkommission, Frau Lucia Luijten, begrüßt, die einen kurzen Überblick über die Geschichte und den Hintergrund der Veranstaltung gab. Während des Webinars wurden auch mehrere Grundsatzreferate zum Fahrplan gehalten, um die Teilnehmer mit Praxiswissen über die Arbeitsbedingungen und die Arbeitsbelastung an Bord zu informieren. Die Vorsitzende der Arbeitsgruppe CESNI/QP/Crew, Frau Herlinde Liégeois von der belgischen Delegation, fasste den allgemeinen Inhalt des Fahrplans zusammen und führte als Moderatorin durch die Diskussionen. Frau Christelle Rousseau von der Europäischen Kommission ging auf die auf EU-Ebene geplanten Maßnahmen und insbesondere die gleichzeitige Verwirklichung der E-Tools-Initiative und der Besatzungsvorschriften ein. Herr Jörg Rusche vom CESNI-Sekretariat gab zudem einen kurzen Überblick über die Konsenselemente und den aktuellen Stand bei den einzelnen Aspekten des Fahrplans. Das zweite wichtige Ziel war die Konsultation mit dem Gewerbe, um mehr über praktische Aspekte zu erfahren, insbesondere was den „Anwendungsbereich“ und die „Flexibilität“ der künftigen europäischen Besatzungsvorschriften betrifft. Die Konsultation bot eine ausgezeichnete Gelegenheit zum Gedankenaustausch und zur Einholung von Beiträgen zu den offenen Fragen des Fahrplans. Die Sozialpartner stellten zunächst die wesentlichen Themen und die von ihnen als Diskussionsgrundlage für das Webinar vorbereiteten praktischen Fragen vor. Anschließend hatten die Teilnehmer die Möglichkeit, diese Themen zu äußern, z. B. zur Frage des betroffenen Personals, wie die Einbeziehung der Einstiegsebene in die künftigen

Besatzungsvorschriften, oder zur Frage der für die Arbeitsbelastung entscheidenden Faktoren. Das Webinar führte zu einem fruchtbaren Austausch über den künftigen europäischen Besatzungsvorschriften. Die Teilnehmer wurden auch um ein schriftliches Feedback nach der Veranstaltung gebeten."

Die ETF hat während des Seminars unsere Standpunkte einfließen lassen:

- Auch auf Sicherheitspersonal sollen die neuen Bemanningvorschriften angewendet werden
- Arbeitsbelastung soll ein wesentlicher Faktor bei der Erstellung von Regeln für die Mindestbesatzung sein. Eine Reduzierung der bestehenden Mindestanforderung in Richtung weniger Personal muss verhindert werden.
- Auszubildende sollen eine Garantie bekommen, an Bord auch wirklich Unterstützung und Ausbildung zu erfahren und nicht einfach nur Hilfsarbeiten ausführen zu müssen
- Personal in den Funkzentralen zur Fernbedienung müssen die gleichen Qualifikationen vorweisen wie das Personal an Bord



"Ein wichtiges Ziel der Veranstaltung bestand darin, dem Gewerbe den Fahrplan vorzustellen, der Eckpfeiler und Grundlage für die Entwicklung eines Rechtsrahmens auf europäischer Ebene ist. Die Teilnehmer wurden von der neuen Generalsekretärin der



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

Terminkalender

20. Januar

ETF Sektion
Inlandnavigation, online

21. Januar

Sektoraler Sozialdialog auf
EU Ebene, online

2. Februar

SGB Vorstand, online

8. Februar

GL Sitzung SVS, online

8. Februar

Nationalkomitee Nautilus
Schweiz, online

25. Februar

Sitzung CASS (bei ZKR
Strassburg), online

Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser

2,5% Lohnerhöhung ab Januar 2022 auf den Schweizer Hochseeschiffen, 3% gar bei den Containerschiffen von Danser Shipping auf dem Rhein: Das sind erfreuliche Ergebnisse unserer Lohnverhandlungen, doch leider frisst die derzeit hohe Inflation die Lohnerhöhungen gleich wieder auf. Für das zurückliegende Jahr 2021 lag diese innerhalb der EU bei 2,9% und die Prognosen für 2022 sehen nicht viel besser aus.

Kein Trost dabei ist es, dass die Gewerkschaften in anderen Ländern oder in anderen Branchen sogar noch weniger aushandeln konnten und also die Beschäftigten real wieder mit sinkenden Löhnen auskommen müssen. Dabei bewahrheitet sich der gewerkschaftliche Grundsatz auch diesmal deutlich: In jenen Betrieben, in jenen Branchen, in denen viele Beschäftigte "solidarisch" miteinander umgehen, untereinander sich über die Arbeitsbedingungen austauschen, sich organisieren, auch als Gewerkschaftsmitglied, ist die Chance auf gute Arbeitsbedingungen faktisch am grössten.



Holger Schatz
Nationalsekretär Nautilus Schweiz

Teuerungsindex

*Achtung: In dieser Ausgabe veröffentlichen wir die **Jahresteuierung für das ganze Jahr 2021**, wie sie nun mit den Dezemberwerten für das ganze Jahr definitiv feststeht. Innerhalb des Jahres veröffentlichen wir jeweils die Jahresteuierung bezogen auf den Vorjahresmonat. D.h. in diesem Falle sind die angegebenen Werte tatsächlich auch die definitiven Jahreswerte im Durchschnitt aller 12 Monate von 2021. D.h. die Inflation ist 2021 in der EU 27 gegenüber 2020 um 2,9% gestiegen. Hätten wir – wie bisher – die monatliche*

Jahresteuierung des Dezember 2021 gegenüber 2020 angeben, wäre dieser Wert bei 5.3%.

Schweiz	1.3%
Belgien	+5.4%
Deutschland	+4.6%
Frankreich	+3.2%
Niederlande	+3.7%
Euroraum	+4.1%
Bulgarien	+5.2%
Polen	+6.4%
Rumänien	+6.5%
Tschechien	+4.8%
EU27	+4.4%

Quellen: Eurostat

Auch für unsere Binnenschiffer im Ausland wichtig!

Breites Bündnis lanciert Referendum gegen AHV 21

Am 17. Dezember 2021 hat das Parlament die sogenannte Reform AHV 21 angenommen, die im Wesentlichen eine Anhebung des Rentenalters von Frauen auf 65 Jahre vorsieht. Hinter den Massnahmen stehen dabei noch weiterreichende Pläne, die weitere Verschlechterungen in der Altersvorsorge für alle sowohl bei AHV wie auch BVG (Pensionsfonds) nach sich ziehen könnten. Aus diesem Grund lancierte ein breites Bündnis nun das Referendum gegen die AHV 21.

Unser Gewerkschaftsdachverband SGB schreibt dazu:

Mit der geplanten Rentenaltererhöhung sollen bei den Frauen rund 10 Milliarden eingespart werden. Dies

bedeutet für die Frauen eine Rentenkürzung von jährlich rund 1'200 Franken. Obwohl die Rentenlücke der Frauen noch immer rund einen Drittel beträgt. Jede Verschlechterung ihrer Rentensituation ist deshalb inakzeptabel. Anstatt das Versprechen existenzsichernder AHV-Renten endlich einzulösen, versucht das Parlament ein weiteres Mal, die AHV zu schwächen. Daher ist klar, AHV 21 ist erst der Anfang: Arbeitgeber und bürgerliche Parteien setzen auf weitere Angriffe auf das Herzstück der sozialen Sicherheit in diesem Land. Rentenalter 67 für alle steht auf dem Programm und auch bei den Pensionskassen sind weitere Rentensenkungen geplant. Heute lanciert ein



breites Bündnis aus Gewerkschaften, Parteien, Verbänden und feministischen Kollektiven das Referendum gegen diesen ersten Schritt durch die AHV 21.

Das Referendum gegen den AHV-Abbau kann auch online unterschrieben werden, allerdings nur mit Schweizer Staatsbürgerschaft. www.frauenrenten.ch



Im Folgenden drucken wir einen Gastbeitrag von Peter Baumgartner ab. Er ist für uns auch deshalb wichtig, weil wir wie schon mehrfach berichtet auch in der Schweiz die hiesige Registrierungspraxis von Schiffen unter Schweizer Flagge kritisch beurteilen müssen. Zum anderen beruht der Artikel auf einen Beitrage der serbischen Gewerkschaft SLP, die seit November 2021 endlich offiziell Mitglied in der ETF/ITF Familie ist.

Ist die Slowakei eine europäische Offshore-Zone?

Die serbische Gewerkschaft Granski sindikat ladara i pomoraca Srbije (SLP), die in ihrem Land für die Binnenschifffahrt zuständig ist, ortet seit Jahren einen Verfall der Arbeitsbedingungen in der Binnenschifffahrt.

In der öffentlich geäußerten Kritik ist von Scheinfirmen auf der Donau die Rede, die Mitarbeiter ohne Arbeitsverträge anheuern, ihnen große Versprechungen machen und nichts einhalten. Am Ende stehen Arbeitnehmer oft ohne Arbeit und ohne den versprochenen Lohn auf der Straße. Einer der Hauptkritikpunkte lautet, dass man in der EU schrottreife Binnenschiffe billig kaufen kann. Diese werden dann von serbischen „Reedern“ in der Slowakei noch billiger registriert, weil dort EU-Verordnungen „situationselastisch“ behandelt werden. Dadurch entstehen Scheinfirmen, deren Schiffe in der EU eigentlich keine Zulassung mehr bekommen und die sich so jeder Kontrolle entziehen können. Sogar ein Flaggenwechsel während der Fahrt und nach Bedarf wird von der Gewerkschaft angeprangert. Schuld an diesen „banana poslovanja“ (Bananengeschäften), wie sie von SPL bezeichnet werden, sind Behörden, die nicht kontrollieren und Verantwortlichkeiten hin und her schieben. Für die Gewerkschaft sind die anscheinend unlösbaren Probleme nicht nur für den Staat und die unmittelbar betroffenen Arbeitnehmer ein Desaster. Es wird auch zunehmend ein Problem für die Sicherheit und den Nachwuchs in der

Binnenschifffahrt. Niemand möchte gerne unter derart prekären Arbeitsverhältnissen leben und viele entscheiden sich daher gegen einen Beruf auf dem Binnenschiff. Eine gefährliche Entwicklung am ohnehin angespannten Arbeitsmarkt in der Binnenschifffahrt, die sich gepaart mit dem oft willkürlichen Behördenverhalten gegenüber Binnenschifffern fatal auf die Sicherheit und Gesundheit in der Branche auswirken kann.

Die von der serbischen Gewerkschaft festgestellten Mängel im System sind in Westeuropa keine besondere Neuigkeit. Tatsächlich prangert zum Beispiel die Schweizer Gewerkschaft Nautilus, oder AQUAPOL seit vielen Jahren unanständige Arbeitsbedingungen in der Binnenschifffahrt an – mit mäßigem Erfolg. Die „Aquadol-Kontrollwochen“, wiederkehrende Kontrollen an Bord, haben erst vor wenigen Wochen wieder gezeigt, wie hilflos die Behörden dem unseligen Treiben einer Branche gegenüber steht, deren Expertise darin besteht, dass sie die schlampigen EU-Regeln nach Schlupflöchern durchsucht. Bei der letzten Kontrolle wurde beispielsweise eine ungarische Mitarbeiterin an Bord eines Schiffes unter Schweizer Flagge wegen Vergehen verhaftet, die sie wohl kaum aus Eigeninitiative begangen hat. Abhängigen Mitarbeitern die Schuld in die Schuhe zu schieben scheint eine beliebte Methode der Behörden zu sein, um von eigenem Unvermögen abzulenken und mediale

Aufmerksamkeit zu erlangen. Die Schuld wird dann vom Auftraggeber „rückerstattet“ und alle sind zufrieden.

Die serbische Gewerkschaft hat sich jetzt mit der ETF/ITF, den beiden großen internationalen Arbeitnehmerverbänden in der Transportbranche, vereinigt und hofft, so mehr Gewicht für ihr Anliegen zu bekommen.

Es ist nicht gesagt, dass jedes westeuropäische Binnenschiff, dass nach Serbien oder in ein anderes osteuropäisches Land überstellt wird, fahruntauglich ist. Tatsache ist jedoch, dass es sich ausnahmslos um alte oder sehr alte Schiffe handelt. Besonders bei alten Tankschiffen ist es so, dass sie im Westen von Verladern nicht mehr akzeptiert werden. Dann bleibt als Ausweg nur noch der Schrotthändler, oder eben eine Zulassungsbehörde mit liberalen Zulassungsbestimmungen. So kann es sein, dass ein 1927 am Neckar gebautes Schiff an der Save das Ausgedinge findet (Bild oben). Ein anderes Schiff, das 1956 in der Hitzler Werft/Lauenburg vom Stapel lief, hat in Belgrad einen neuen Heimathafen gefunden (Bild unten).

Peter Baumgartner, www.binnenschiff-journal.at, 27. Dezember 2021. Der Beitrag der Gewerkschaft SLP in serbischer Sprache: bit.ly/3r45yNG



Bilder: IBBS

Im März erscheint ein spannendes Buch, das auch ein Kapitel zur Binnenschifffahrt enthält und zudem Nautilus Informationen beige-steuert hat. Nautilus Mitglieder erhalten es mit 20% Rabatt bei uns. Meldet euch!

Seefahrtsnation Schweiz. Vom Flaggenzwerg zum Reedereiriesen Mark Pieth & Kathrin Betz

Die Globalisierung im heutigen Umfang wäre ohne die Seefahrt nicht möglich, doch der Preis ist hoch: Die Seefahrt ist auf Kollisionskurs mit der Umwelt, sie ist nach wie vor gefährlich, die Besatzungen in See- und Binnenschifffahrt arbeiten oft unter prekären Bedingungen. Doch die Schweiz als viertgrösster Reedereistandort Europas will von den beachtlichen Herausforderungen der Schifffahrt kaum etwas wissen.

Die Schweiz als wichtige Seefahrtsnation – verstärkt noch durch die Schiffe unter Kontrolle der hiesigen Rohstoffhändler und auch als Flaggenstaat in der Flusskreuzfahrt – ist in alle Problemfelder der Schifffahrt verwickelt, bis hin zum Abwracken der Seeschiffe auf Gezeitenstränden, das grauenhafte Folgen für Mensch und Umwelt hat. Deshalb ist es dringend, dass die Schweiz sich der Thematik annimmt und in internationalen Gremien ihre Stimme erhebt, um – im Verein mit den grossen Schifffahrtsnationen – die Probleme der Seefahrt anzugehen, statt die Augen zu verschliessen und Problemfirmen ihr Territorium zur Verfügung zu stellen.

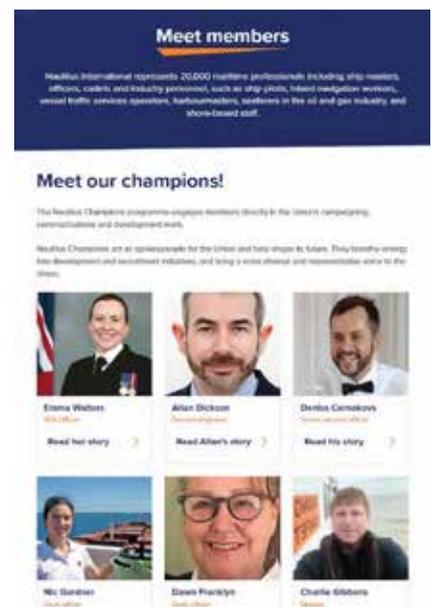


Kathrin Betz und Mark Pieth rollen in ihrem umfassenden Standardwerk die Geschichte der Schweiz als Seefahrtsnation auf: Sie widmen sich dem Grund für die Attraktivität als Reedereistandort, der Finanzierung und dem Bau von Schiffen, der Arbeit auf See, dem Konflikt mit der Umwelt, der Abwrackung sowie der Rolle der offiziellen Schweiz.

Verlag: Elster & Salis, Zürich

Nautilus sucht Mitglieder der Sektion Schweiz für ein Portrait im Telegraph!

In der englischsprachigen und mit vielen Preisen ausgezeichneten Zeitung Telegraph gibt es eine Rubrik "Meet members". Hier werden von den 20 000 Mitgliedern von Nautilus immer wieder Portraits erstellt. Wir suchen nun Mitglieder der Sektion Schweiz. Wer Interesse hat bitte bei uns melden!



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.
Adresse/Adres:	Ich anerkenne die Statuten und Reglemente der Gewerkschaft Nautilus International.
PLZ + Ort/Postcode + plaats	Opzegging van het lidmaatschap dient schriftelijk te geschieden met inachtneming van een opzeggingstermijn van drie kalendermaanden (Statuten Regel 5).
Land:	Ort/Datum:
Email:	Unterschrift/Handtekening
Telefon/Telefoon:	
Arbeitgeber/Werkgever:	
Beruf/Functie:	