

KOMPASS NEWS

Juli-August 2021

NAUTILUS
INTERNATIONAL

The Union
newsletter for
Switzerland

Nach jahrelangem Katz- und Mausspiel von SijFa River Cruises: Nautilus kann endlich die Löhne von der Schweizer Briefkastenfirma sicherstellen

Am 11. Juli besuchten Mitarbeiter der Schweizer und Niederländischen Sektionen von Nautilus International den Saisonstart von SijFa Cruises im niederländischen Arnheim. Sie informierten Journalisten über die dubiosen Geschäftspraktiken der Firma, die seit Jahren versucht, sich der Gerichtsbarkeit und Verantwortung für ausstehende Löhne und Sozialbeiträge in der Schweiz zu entziehen.

Was ist passiert:

Bis Ende der Saison 2018 und dann wieder in 2019 und 2020 wurde die Besatzung auf den drei Schiffen der niederländischen Reederei von einem „Tochterunternehmen“ - SijFa Crewing in der Schweiz angestellt. Seit dem Jahr 2018 häuften sich anonyme Beschwerden von Crewmitgliedern bezüglich eklatanter Zustände an Bord. Doch erst mit der konkreten Meldung von vier Gewerkschaftsmitglieder über ausstehende Löhne, massive unentlohnte Überstunden sowie nicht bezahlte, respektive abgeführte AHV- und Pensionskassenbeiträge, konnten wir tätig werden. Zunächst haben wir erfolglos versucht Kontakt mit der Reederei aufzunehmen, um nach Lösungen zu suchen. Doch auch die folgenden rechtlichen Schritte gegen SijFa Crewing in der Schweiz liefen ins Leere, da SijFa Crewing die Einladungen des Gerichts nicht entgegennahm und kurze Zeit später sich auflöste. Wenig später startete SijFa Crewing mit neuer Adresse und einem bevollmächtigten Schweizer Anwalt wieder Ihr Geschäft in der Schweiz. Im Herbst 2019 gelang dann endlich eine Kommunikation mit Frau Sijbrands, der Eigentümerin in



den Niederlanden. Es gab sogar eine Telefonkonferenz, an der auch Leiterin der Personalabteilung beteiligt war. Hierbei wurde versprochen, Lösungen zu finden und die vier Fälle zu prüfen. Wir wurden als Gewerkschaft sogar darum gebeten, die Arbeitsverträge für die neue Saison zu prüfen und sie mit Schweizer Arbeitsrecht in Einklang zu bringen. Als dieses Versprechen nicht eingehalten wurde, reichten wir erneut Klagen

vor Gericht ein. Am 10. September 2020 fand vor dem Glarner Gericht in Glarus, Schweiz eine Schlichtungsverhandlung statt. Der Anwalt, der offiziell für SijFa in der Schweiz tätig ist, war anwesend. Er sagte jedoch, dass er seit April 2020 keinen Kontakt mehr zur Geschäftsleitung in den Niederlanden gehabt habe und sich zu den vier Forderungen nicht äussern könne. Wenige Tage später wurde bekannt, dass SijFa Crewing in der Schweiz

Konkurs angemeldet hatte.

Seit Anfang 2021 versuchen wir nun SijFa in Niederlanden rechtlich zur Verantwortung zu ziehen, was leider sehr kompliziert ist. Aus diesem Grunde haben wir uns entschlossen, die Reisen der Firma in der Zukunft zu begleiten und auf diese Weise die Firma aufzufordern endlich die ausstehenden Löhne etc. zu zahlen.

UNSERE BÜROS

BÜRO SCHWEIZ

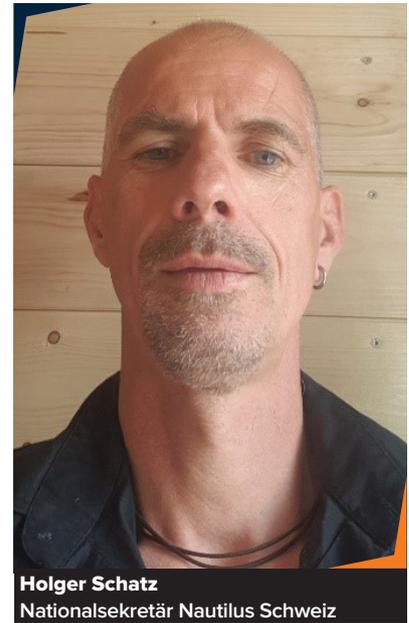
Rebgasse 1
 CH-4005 Basel
 t +41 (0)61 262 24 24
 f +41 (0)61 262 24 25
 e infoch@nautilusint.org

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

Liebe Leserin, lieber Leser

Nach der kurzzeitigen Entwarnung an der Corona- Front sind es nun die massiven Überflutungen, die uns vor Augen führen, wie sehr wir alle trotz – vielleicht ja auch wegen all der technischen Errungenschaften – von einer Natur abhängig sind, die sich nicht beherrschen lassen will. Und sowohl bei der Entstehung und Verbreitung von Viren wie auch bei der Zunahme von Wetterextrem scheint klar zu sein, dass die kapitalistisch-industrielle Wirtschafts- und Lebensweise die Risiken eher erhöht hat. Die Landwirtschaft und die tierische Lebensmittelproduktion begünstigen die Ausbreitung von Viren, der menschengemachte Klimawandel und die Versiegelung (sprich Zubetonierung) der Böden die Zunahme von Starkregen. Es ist Zeit zur Demut, vor allem aber zum Handeln und dennoch wollen wir optimistisch sein.



Holger Schatz
 Nationalsekretär Nautilus Schweiz

In diesem Sinne mit kollegialen Grüßen.

Terminkalender

8. September 2021
 SGB Vorstand, Bern

14. September
 ETF Inland Navigation Section meeting, Brüssel/online

Vormerken:

12. Oktober 2021
 Nautilus Schweiz,
 Jahresversammlung und Seminar

Teuerungsindex

Jahresteuierung 2021, Stand Juni

Schweiz	-0.5%
Belgien	+2.6%
Deutschland	+2.1%
Frankreich	+1.9%
Niederlande	+1.7%
Euroraum	+1.9%
Bulgarien	+2.4%
Polen	+4.1%
Rumänien	+3.5%
Tschechien	+2.5%
EU27	+2.2%

Quellen: Eurostat

Mindestlohn in Basel steigt auf 21 Franken! Nautilus unterstützt jedoch Ausnahmeregelung für Arbeit ausserhalb der Schweiz

Im Juni hat die Bevölkerung die Initiative "Kein Lohn unter 23 Franken" leider abgelehnt. Immerhin wurde jedoch der Gegenvorschlag mit 21 Franken angenommen. Darin enthalten ist eine Ausnahmeregelung, die Arbeit auf Binnenschiffen ausserhalb der Schweiz ausnimmt. Es bleibt dabei bei den Mindestlöhnen, die etwa Frankreich, Deutschland und die Niederlande festlegen. Nautilus hatte ja die Ausnahmeregelung mit folgender Begründung für sinnvoll erachtet:

Wir sind überzeugt, dass ein in Basel-Stadt erlassener allfälliger Mindestlohn, - sollte er dann auch ausserhalb der Schweiz gelten – keinerlei positive Auswirkungen für Binnenschiffer hätte. Weder für die auf einem Schweizer Schiff noch für die unter einer anderen europäischen Flagge arbeitenden Arbeitnehmende.

Faktisch würde überhaupt niemand einen solchen Mindestlohn bekommen, da es keine Unternehmen mehr geben

würde, die mit Sitz in Basel Flusskreuzfahrten auf dem Rhein oder der Donau anbieten würden. Mit grosser Wahrscheinlichkeit würde es zu einer massiven Verlagerung von Arbeitsplätzen in Flaggenstaaten wie Malta oder Zypern, oder osteuropäischen Ländern kommen. Zwar müsste dann auch wie heute schon z.B. der deutsche Mindestlohn (derzeit 9.35 Euro) eingehalten werden. Allerdings lägen die Leistungen der entsprechenden Sozialversicherungen deutlich unter Schweizer Niveau und generell ist dort eine Kontrolle der Arbeitsbedingungen sehr erschwert.

Wir und unsere Partner innerhalb der ETF (European Transport Workers Federation) sind sehr bemüht, die Arbeitsbedingungen in dieser Branche europaweit schrittweise und koordiniert anzuheben. Eine Anwendung eines möglichen Baselstädtischen Mindestlohns auf Schweizer Schiffe im Ausland würde dieses Anliegen vielmehr konterkarieren.

→ Fortsetzung von Seite 1

Protest zeigt Wirkung

Nachdem am 9.7.2021 einige Pressemeldungen unsere Aktion vom 11. Juli in Arnhem ankündigten, meldete sich Sijfa bei uns und erklärte sich bereit, die von uns als Entschädigung summierte Summe von 20000 Euro zu zahlen (der Gesamtschaden war wesentlich höher).

Trotz dieser endlichen Einigung waren wir vor Ort in Arnhem und informierten die Presse, weil wir bei Sijfa und auch anderen Flusskreuzfahrt noch viel

Änderungsbedarf sehen, sei es bei den vielen anfallenden Überstunden, sei es bei den komplizierten Firmenstrukturen, die eine rechtliche Sicherstellung von Löhnen und Sozialversicherungen immer wieder sehr schwierig bis unmöglich machen. Sijfa stattet mittlerweile die Crew mit zypriotischen Arbeitsverträgen aus, mit allen dabei verbundenen Nachteilen bei der Rechtssicherheit. Dank unserer Aktion fragt man sich nun in den Niederlanden, warum dieser durch und durch

niederländische Betrieb nicht einfach niederländische Arbeitsverträge ausstellt?

Firmenkonstrukte ohne echten Schweizbezug. Sijfa nur ein Beispiel von vielen.

Wir sind der Meinung, dass die Verbindung von Sijfa Crewing zur Schweiz von Anfang an ein dubioses Konstrukt war. Zwar wurden die Arbeitsverträge formell mit Schweizer Rechtsstatus und Adresse unterzeichnet. Alle Managemententscheidungen und insbesondere alle

Anweisungen an die Mitarbeiter wurden jedoch stets von Holland aus getroffen.

Derzeit häufen sich bei uns die Rechtsfälle mit solchen Konstruktionen, nicht nur in der Flusskreuzfahrt, sondern etwa im Bereich der Tankschiffahrt, wo viele Crewmitglieder auf niederländischen Schiffen neue Verträge nach Schweizer Recht erhalten, nur um dann wenige Zeit später die im Verhältnis zum niederländischen Recht erleichterte Kündigung annehmen zu müssen.

Die zukünftige Ausrichtung der Schweizer Flagge und Flotte zur See

Wie mehrfach berichtet zeichnen sich derzeit Veränderungen im Bereich der Schweizer Hochseeschiffahrt ab. Die Regierung prüft diverse Optionen und hat uns als Gewerkschaft um eine Stellungnahme zur Studie des Bremer Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik ISL gebeten (download unter www.eda.admin.ch/content/dam/smno/en/documents/general-information/future-prospects-swiss-flag-fleet-sea.pdf). Der Bund scheint derzeit die Optionen 3a. (Modernisierung der Flagge mit höheren Sicherheits- und Nachhaltigkeitsanforderungen) sowie 3b. (Modernisierung der Flagge mit einer Beschränkung auf die nicht-gewerbliche Schiffahrt) zu favorisieren.

Hier unsere Antwort:

Aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes sowie auch aus Sicht der Sicherheit sowie der bessern ökologischen Ausrichtung des maritimen Verkehrs ist es wichtig, dass möglichst viele Schiffe auf den Weltmeeren unter einer "seriösen" Flagge operiert und dadurch strengen rechtlichen Regularien unterworfen werden kann.

Der Flaggenstaat Schweiz hat mit einem gut funktionierenden "Flag State Control-Regime", namentlich durch das SMNO (Swiss Maritime Navigation Office) in Basel in der Vergangenheit mehrfach bewiesen, dass – basierend auf dem Schweizer Seeschiffahrtsrecht, den internationalen Abkommen wie dem MLC (Maritime Labour Convention) sowie dem Gesamtarbeitsvertrag für die Schweizer Flagge – hohe rechtliche und Sicherheitsstandards auf Schweizer Schiffen gelten.

Dies im Gegensatz zu Schiffen, die unter sogenannten Billig- oder Offshoreregister (sogenannte Flags of Convenience) wie den Bahamas, Liberia oder den Marshall-Islands fahren. Nautilus International und der weltweite Dachverband der nautischen Gewerkschaften ITF beobachten seit Jahren, wie sogenannten

Billigflaggenländer mit extrem niedrigen Steuern und einer völlig unzureichenden Regulierung im Bereich Arbeitnehmerschutz, Umweltauflagen und Sicherheit um die Einflaggung von Seeschiffen buhlen.

Nun gibt es leider zahlreiche Schiffe von in der Schweiz registrierten Eigentümergesellschaften wie MSC, die unter solchen Flaggen operieren.

Alein diese Tatsache unterstreicht bereits unserer Meinung nach eine Gesamtstrategie, die auch danach fragt wie diese Tendenz hin zu immer mehr Billigflaggen auch von Schweizer Boden aus gestoppt werden kann.

Dies umso mehr als derzeit nun ja auch droht, dass die wenigen unter Schweizer Flagge verbliebenen Schiffe auch noch zu den "Billigflaggen" abwandern.

Natürlich ist grundsätzlich zu fragen: Braucht die Schweiz überhaupt eine Flagge?

Und: Sind nicht schon sowieso zu viele Schiffe auf den Weltmeeren unterwegs?

Wir argumentieren dagegen:

Der Container- und Frachtverkehr auf den Weltmeeren ist eine Tatsache und die Schweiz ist so oder so daran beteiligt. 90% aller in der Schweiz käuflich erwerbbarer Waren sind über die Weltmeere in die Schweiz gelangt. Insofern entspricht es der Verantwortung der Schweiz, mitzuhelfen, dass gute, sichere, saubere und regulierte Verkehrsströme existieren.

Aus diesem Grunde befürworten wir die Option 3.a der ISL Studie.

Holger Schatz

Nautilus International Schweiz, 8.7.2021

Gastbeitrag von Peter Baumgartner, Binnenschiffjournal zum Schiffsunfall in Budapest

Vor Gericht und auf hoher See ist man in Gottes Hand

Recht haben und Recht bekommen ist zweierlei. Das wissen auch viele Kapitäne aus eigener leidvoller Erfahrung. Ungarn zählt zu den EU-Ländern, wo Recht bekommen anscheinend nicht selbstverständlich ist.

Mitte Juni veranstaltete die Kherson State Maritime Academy ein großes Fest aus Anlass der Erhebung in den Status einer Akademie vor 10 Jahren. Die Geschichte dieser traditionsreichen Marineschule reicht zurück in das Jahr 1834. Aufgenommen wurden immer nur Bewerber/Bewerberinnen, die es mit der Ausbildung in einem nautischen Beruf ernst meinten. Einer goldenen Regel folgend, müssen Bewerber/Bewerberinnen nicht nur strenge Vorgaben hinsichtlich geistiger und körperlicher Qualifikation erfüllen, sie müssen auch mental den hohen Anforderungen ihrer künftigen Verantwortung gewachsen sein. Auf den Punkt gebracht: Sie müssen „Gottes Gesetzen und einer strengen Moral“ folgen. Dass schon 1930 auch Frauen in die Schule aufgenommen wurden ist ein Hinweis darauf, dass die gleichberechtigte Ausbildung ein selbstverständlicher Zugang der Schule ist. Man kann sagen, dass die Marine Academy ein Ausbildungsflaggschiff nicht nur in der Ukraine, sondern weit über die Grenzen hinaus repräsentiert. Mehr als 30 Schiffe sind nach Absolventen der Academy benannt – für eine nautische Schule eine hohe Auszeichnung. Fast 6.000 Studenten aus 20 Ländern studieren derzeit in verschiedenen Sprachen – auch in Deutsch – an der Schule nautische Ausbildungsthemen. Die diesjährige Feier war nicht nur Anlass für zahlreiche Grußbotschaften hoher Würdenträger, auch Absolventen der Marineschule nahmen selbstverständlich an den Feierlichkeiten ihrer Schule teil. Denn für Absolventen ist die enge Verbindung mit der Schule und mit ihren Lehrkräften eine lebenslange Tradition und Teil der persönlichen Geschichte, auf die sie mit Stolz verweisen. Wie stark die traditionellen Verbindungen zwischen Absolventen und der Academy sind, kam auch bei der diesjährigen Feier mehrfach deutlich zum Ausdruck. Ein Absolvent der Academy konnte heuer an den Feierlichkeiten allerdings leider nicht teilnehmen. Der ukrainische Kapitän Jurii Chaplinskii (65). Er, der nach der Wende in den Westen gegangen und da dank seiner soliden Ausbildung



Quelle: KSMA

mit offenen Armen empfangen wurde, hat seither Flusskreuzfahrtschiffe auf den westeuropäischen Wasserstraßen geführt. Am 29. Mai 2019 war Kapitän Chaplinskii in Budapest auf einem Schweizer Kreuzfahrtschiff in einen schweren Schiffsunfall verwickelt. Bei einer Kollision mit einem örtlichen Passagierschiff sind 27 Personen ertrunken, eine Person gilt noch als vermisst. Der genaue Hergang, der zum Unfall geführt hat, ist noch immer ungeklärt. Dennoch ist der ukrainische Kapitän seit mehr als zwei Jahren, der einzige Angeklagte und befindet sich in Gewahrsam der ungarischen Justiz. Er darf Budapest nicht verlassen und zwischendurch wurde er auch mehrmals in Haft genommen. Obwohl die Schuld des ukrainischen Kapitäns keineswegs bewiesen ist, ist er seit zwei Jahren einer beispiellosen medialen Vorverurteilung ausgesetzt und das öffentliche Ungarn nützt jede Gelegenheit, um auf die Tragödie und den vermeintlich Schuldigen hinzuweisen. Chaplinskii, der inzwischen von den Umständen auch körperlich schwer gezeichnet ist, kann sich offensichtlich nur auf seinen ungarischen Pflichtverteidiger stützen. Erst vor wenigen Tagen wurde die European Transport Workers' Federation (ETF) durch die Schweizer Gewerkschaft Nautilus auf den Fall aufmerksam und es scheint, dass sich erstmals nach zwei Jahren eine offizielle Stelle um die unhaltbaren Zustände einer sichtlich überforderten ungarischen Justiz kümmert. Und es scheint dringend geboten,

dass sich abseits der oftmals verantwortungslosen Reedereien Organisation für die Rechte der Schiffscrews einsetzt. Gefangen an Bord oder Spielball der Justiz, was heute Chaplinskii betrifft, kann morgen jeden anderen Kapitän betreffen. Die Schifffahrt ist international und es ist an der Zeit darüber nachzudenken, überforderte nationale Gerichte aus der Verantwortung zu entlassen und eine internationale Gerichtsbarkeit mit schwierigen Fällen zu betrauen.

Zu hoffen bleibt, dass die erworbene mentale Kraft von Chaplinskii ausreicht, damit er vielleicht bei der nächsten Feier seiner Academy in Kherson wieder anwesend sein kann.

Sicher ist, Chaplinskii's „Erfahrungen“, die er als Kapitän in der Europäischen Union gemacht hat, könnten für seine Landsleute zur wichtigen Entscheidungsgrundlage bei der künftigen Berufswahl werden.

Update Nautilus: Dankenswerterweise setzen sich auch durch die vielen Interventionen von Peter Baumgartner sowie einigen Nautilus Mitgliedern mittlerweile die ETF für einen fairen Prozess ein und kontaktieren diverse EU-Parlamentarier.

Gemäss Aussgen der ungarischen Behörden finden derzeit weitere Anhörungen statt, die nächste im September 2021. Vor Dezember 2021 wird kein Urteil erwartet. Derzeit befindet sich Chaplinskii mit Fussfessel in einem von Viking angemieteten Appartement in Budapest.



Kapitän Jurii Chaplinskii

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:

.....

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