

# KOMPASS NEWS

Mai-Juni 2022

NAUTILUS  
INTERNATIONAL

The Union  
newsletter for  
Switzerland

Mit Transparenz und Zusammenarbeit zu guter Arbeit im Flusskreuzfahrtsektor

## Die sea chiefs Gruppe und Nautilus International unterzeichnen Gesamtarbeitsvertrag

Heute unterzeichneten Michael Knauer und Daniel Thiriet, Direktoren der sea chiefs Holding AG, für die sea chiefs Gruppe sowie Holger Schatz, Nationalsekretär Sektion Schweiz von der Gewerkschaft Nautilus International, einen Gesamtarbeitsvertrag für die rund 1700 Beschäftigten im Hotel- und Catering Bereich, die für die sea chiefs River Cruises Ltd. auf Flusskreuzfahrtschiffen verschiedener Schiffseigentümer und Reiseveranstalter in Europa tätig sind.

Die sea chiefs Gruppe, deren Holding ihren Sitz in der Schweiz hat, und ihre Tochter sea chiefs River Cruises Ltd. mit Sitz in Zypern gehören zu den international tätigen Dienstleistern, die Hotel und Restaurant Management im Kreuzfahrtsektor anbieten. Nautilus International ist eine unabhängige, im maritimen- und Binnenschiffahrtssektor weltweit tätige Gewerkschaft.

### Mindestlöhne und Arbeitszeiten

Neben den Mindestlöhnen für das Hotel-Personal steht die kooperative, transparente Zusammenarbeit der Sozialpartner im Bereich der Umsetzung von angemessenen Arbeitszeiten im Zentrum dieses Vertrages.

Die Sozialpartner wollen durch Transparenz den Schutz der aus verschiedenen Ländern stammenden Beschäftigten gewährleisten, weil Fahrtgebiete, die verschiedene Länder berühren, Schiffe mit unterschiedlichen



Piet Dörflinger, Dr. Michael Knauer und Holger Schatz

Flaggen sowie sprachliche und kulturelle Barrieren den Schutz des Personals erschweren.

### Verbesserung der Arbeitsbedingungen

Nachdem Nautilus International bereits 2020 mit der River Advice Group (heute United Rivers) einen Pionier-Gesamtarbeitsvertrag für ca. 3000 Beschäftigte sowohl in der Nautik wie

auch der Horeca abschloss, ist der heute unterzeichnete Vertrag ein weiterer Meilenstein auf dem langen Weg zu einer sozialverträglichen Regulierung und zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen in diesem Sektor und ist auch Teil der koordinierten Bestrebungen der europäischen Sozialpartner, die Branche rechtssicher und sozialverträglich zu gestalten.

## 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

## Teuerungsindex

Jahresteuierung, Stand  
April 2022

Schweiz	+2.3%
Belgien	+9.3%
Deutschland	+7.8%
Frankreich	+5.4%
Niederlande	+11.2%
<b>Euroraum</b>	<b>+7.4%</b>
Bulgarien	+12.1%
Polen	+11.4%
Rumänien	+11.7%
Tschechien	+13.2%
<b>EU27</b>	<b>+8.1%</b>

Quelle: Eurostat

## Terminkalender

### 16. Mai

Jahresversammlung SVS,  
Basel

### 17. Mai

Schweizer Delegation bei  
der ZKR, Basel

### 18. Mai

SGB Vorstand, Bern

### 24 bis 27. Mai

ETF Kongress, Budapest

### 9. Juni

Cass, Soziale Sicherheit auf  
dem Rhein, Strassburg



**Holger Schatz**  
Nationalsekretär Nautilus Schweiz

## Editorial

# Liebe Leserin, lieber Leser

Entwickelt sich der Binnenschiffahrtsstandort Basel-Schweiz zu einem Offshore Hub? Wir haben ja schon öfters informiert, dass zunehmend etwa niederländische Reedereien in der Schweiz eine Scheinniederlassung gründen und darüber auch die Beschäftigten anstellen. Auf dem Papier sind diese Angestellten zwar nicht schlechter gestellt als Kollegen von "echten" Schweizer Arbeitgebern. Doch in der Praxis zeigen sich erhebliche Nachteile, wenn Probleme mit dem Arbeitgeber oder den Sozialversicherungen – gerade auch vor Gericht - gelöst werden müssen. Mit einem Briefkasten lässt sich nämlich keine Lösung vereinbaren. Weil die Schweizer Behörden – wie so oft – extrem träge, wenn nicht gar unwillig sind, solche Misstände effektiv zu beheben, haben wir die Öffentlichkeit auch in Europa und der EU eingeschaltet. Auch unsere Dachorganisation, die ETF in Brüssel hat das Thema aufgegriffen (siehe unten), so dass wir zuversichtlich sind, dass Bewegung in die Sache kommt.



Open letter European Transport federation to CASS, CCNR, Aquapol

## Dutch River Cruise and Freight Letter Box Companies in Switzerland

More and more Dutch river cruise and freight companies are opening letter box offices in Switzerland in order to operate their businesses under Swiss law thus circumventing social security issues for their staff in the Netherlands. The extreme liberal Swiss economic approach is causing massive problems. Switzerland becomes more and more an off-shore hub for Inland Waterways Transport. Our colleagues both in Switzerland and the Netherlands have raised the issue with their respective governmental departments and labour inspectorates, as well as with the general public and in the media. But unfortunately, to no avail. The real victims of such corporate behaviour are many workers of the River Cruise sector and river freight companies who fear being sick or injured onboard or remaining without a pension after a years-long career thus becoming one of the most socially vulnerable groups in the inland waterways transport. It is not that there is no decent legislation in place in

Switzerland or in the Netherlands, but the law enforcement is the main issue which is the sole responsibility of the Member States. This situation has been brought to the attention of the CASS Member States, so all parties concerned are very well aware of the real situation. Detailed information on at least 6 Netherlands companies has been provided to the respective authorities, yet no action has been taken. The river cruising and freight business has proven highly successful and profitable, but this should not come at the expense of the weakest link in the entire sector – the workforce.

ETF believes that it is the joint responsibility of both the Dutch and the Swiss authorities to properly scrutinize the situation and find an acceptable solution in order to protect their workers, many of whom are the voiceless victims of this illicit behaviour. We look forward to discussing this with you to address the issue as a matter of urgency.

# Tonnagesteuer ohne Gegenleistung verschärft die Deregulierung auf den Weltmeeren

## Nautilus International lehnt die Bundesratsvorlage “Bundesgesetz über die Tonnagesteuer auf Seeschiffen” ab

Mit der Einführung der im internationalen Massstab üblichen Besteuerungsvariante, die nicht den Gewinn, sondern pauschal das schiffseigene Frachtvolumen besteuert, wolle man endlich für “gleich lange Spiesse im internationalen Wettbewerb” sorgen. Diese sachlich richtige Argument verkennt allerdings, dass an die Gewährung der Tonnagesteuer etwa in der EU strenge Auflagen gebunden sind, die eine Regulierung im Sinne von Arbeitnehmerschutz, ökologischen Belangen und Fragen der Sicherheit ermöglichen. Das wichtigste Instrument ist dabei das sogenannte “Flaggenerforderniss”, das aus völlig unverständlichen Gründen nun aus der Gesetzesvorlage gestrichen wurde. Das in der EU übliche Flaggenerforderniss würde im Schweizer Falle bedeuten, dass ein Unternehmen, dass in den Genuss der Tonnagebesteuerung kommen will, nicht nur seinen Sitz in der Schweiz haben muss, sondern einen Grossteil seiner Flotte der Flagge der Schweiz oder einem EU-Staat unterstellen muss. Mit dieser Praxis will die EU eine weitere Ausflagung von Hochseeschiffen in sogenannte Billig- oder Offshoreregister (sogenannte Flags of Convenience) wie den Bahamas, Liberia oder den Marshall-Islands stoppen oder gar umkehren.

### **Offshore Flaggen dienen dem Dumpingwettbewerb und garantieren keine Umsetzung von sozialen und ökologischen Standards**

Nautilus International und der weltweite Dachverband der nautischen Gewerkschaften ITF (International Transport Workers Federation) führen unter dem Motto “No place to hide” seit Jahren eine Kampagne gegen diese Ausflagungspraxis, weil damit die Hochseeschifffahrt dem regulatorischen Zugriff durch seriöse Flaggenstaaten, dem funktionierenden und zugänglichen Recht und auch dem zivilgesellschaftlichen Diskurs entzogen wird. Der Bundesrat argumentiert hingegen, ökologische und soziale Belange seien insofern ausreichend berücksichtigt, als die Vorlage



Am 5.4.2022 schickte der Bundesrat die definitive Vorlage zur Tonnagesteuer und hofft nun, dass der Nationalrat sie mehrheitlich annimmt.

vorschreibt, sich einem Flaggenstaat zu unterstellen, der die diversen international existierenden maritimen Regulative ratifiziert hat. In der Tat trifft dies für die meisten Offshoreflaggen zu. Allerdings besteht zwischen der formalen Anerkennung internationaler Regelwerke wie etwa dem Seearbeitsübereinkommen (Maritime Labour Convention von 2006) und ihrer Umsetzung eine grosse Diskrepanz. Unsere langjährige Erfahrung, gerade aber auch die jüngeren Vorfälle von Kidnapping von Seeleuten durch Piraten oder der sündenbockhaften Inhaftierung von Seeleuten mit zweifelhaften juristischen Vorwürfen in Nigeria oder auch das derzeitige Schicksal von ukrainischen Seeleuten, zeigen wie Seeleute unter Schweizer Flagge im Krisenfall, aber auch bei üblichen arbeitnehmerrechtlichen Streitfällen, nicht nur durch uns als Gewerkschaft, sondern eben durch die Schweizer Behörden wie dem vom EDA betriebenen Seeschiffahrtsamt und im Zweifelsfalle auch der Schweizer Diplomatie, einen herausragenden Schutz geniessen, der unter den sogenannten Billigflaggen in der Regel nicht gegeben ist. Dort existieren in der Regel keine starken Gewerkschaften, keine kritische Zivilgesellschaft und es ist fraglich, ob die zuständigen Flag-State-Behörden ihre kritische Kontrollinstanz wahrnehmen oder letztlich nur Instrumente des Dumpingwettbewerbs um weitere Ansiedlungen bzw. Einflaggungen sind.

Fortsetzung auf Seite 4 →

→ Fortsetzung von Seite 3

Die Basler RechtsexpertInnen Kathrin Betz und Mark Pieth kritisierten schon lange, dass von Schweizer Boden aus Hochseeschifffahrt betrieben werden könne, ohne dass die Schweizer Reedereien und Rohstoffhändler sich hierzulande verantworten müssen. Denn während die Flotte unter Schweizer Flagge gerade mal 17 Schiffe umfasst, sind gut 1000 Schiffe von Schweizer Eigentümern in aller Welt registriert. Allein MSC habe 500 Schiffe. Mit Blick auf etwa die skandalöse Abwrackungspraxis von ausrangierten Containerschiffen in Indien, argumentieren die beiden, könnte man Unternehmen wie MSC hierzulande viel einfacher zur Rechenschaft ziehen, wären deren Schiffe EU/EWR oder Schweizer Flagge registriert“.

Der Bundesrat begründet den Verzicht auf das Flaggenerfordernis in seiner Botschaft formal damit, dass “die Schweiz das Risiko einer völkerrechtlichen Unvereinbarkeit mit dem GATS nicht in Kauf nehmen möchte”. Gemäss dem GATS Abkommen über den Handel von Dienstleistungen von 1954 würde, so die Argumentation des Bundesrates, das Flaggenerfordernis als “Diskriminierung von Drittsaaten” gewertet. Es fragt sich, wieso dann andere europäische Staaten dieses “Risiko” eingegangen sind und warum nun die Schweiz die Praxis der EU

unterbietet? Viel naheliegender ist es, anzunehmen, dass der Verzicht wesentlich auf den grossen Lobbyeinsatz zurückzuführen ist, den die mit der Hochseeschifffahrt verbundenen Schweizer Unternehmen aus dem Bereich Reedereimanagement, Rohstoffhandel und Finanzdienstleitungen in den Konsultationen gezeigt haben.

### Die Schweiz braucht eine echte, nachhaltige maritime Strategie, keine Schnellschüsse

Der Verzicht auf das Flaggenerfordernis verwundert umso mehr, als dass der Bundesrat noch im Februar dieses Jahres ankündigte, eine “ganzheitliche umfassende maritime Strategie unter Einbezug der Wirtschaft, Wissenschaft und Sozialpartner” zu erarbeiten. Die Vorlage zur Tonnagesteuer kommt nun diesem Prozess zuvor und droht Fakten zu schaffen, die jegliche Bemühungen um eine ökologisch, sozial und ökonomisch nachhaltige Hochseeschifffahrt Makulatur werden lassen würden.

Nautilus International Basel 9.5.2022



HOLGER SCHATZ,  
NATIONALSEKRETÄR



#### Erhältlich im Sekretariat

Fachliteratur auf Bestellung mit 20% Rabatt

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

Nautilusartikel Kappen, Mützen, Kugelschreiber, Mousmatten usw.

«Ich kenne meine Rechte» Lehrlingskalender von A bis Z

## Mitglied werden Word nu lid

[www.nautilusint.org/ch](http://www.nautilusint.org/ch)

T +41 (0) 61 262 24 24, F +41 (0) 61 262 24 25, E [info@nautilusint.org](mailto: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 .....