

KOMPASS NEWS

November-Dezember 2021

NAUTILUS
INTERNATIONAL

The Union
newsletter for
Switzerland

Dokumentation unserer Pressemitteilung, 9. November 2021:

Niederländische Polizei kontrolliert Flusskreuzfahrtschiffe: Gefälschte Arbeitszeitdokumente, massiv unabgeholte Überstunden.

Im Rahmen von Kontrollen durch die holländische Wasserschutzpolizei Aquapol sowie von Sozialbehörden wurden in der letzten Oktoberwoche 2021 in Rotterdam und Amsterdam bei Hotelschiffen grobe Verfehlungen aufgedeckt.

Die auf dem in Rotterdam kontrollierten Schweizer Schiff angestellte Hotel-Crew musste zum Teil 100 Stunden pro Woche arbeiten, ohne dass Überstunden abgegolten wurden. Eine Hotelmanagerin wurde dabei festgenommen, Bussen wurden ausgesprochen und die



Quelle: politie.nl

Strafuntersuchungsbehörden nehmen sich nun den verantwortlichen

Geschäftsführungen an Land an. Bei der der Kontrolle in Amsterdam wurde Unstimmigkeiten in der

Arbeitszeiterfassung entdeckt und Dokumente beschlagnahmt. Ergebnisse der Untersuchung liegen hier noch nicht vor. Betroffen von den Kontrollen war insbesondere die Besatzungsagentur "Seachefs".

Die Vorfälle zeigen einmal mehr, dass gerade für die Hotelmitarbeitenden auf Flusskreuzfahrtschiffen entsprechende Missstände auf breiter Front existieren, insbesondere im Bereich der Arbeitszeiten und der Freizeitregelung.

Duldung dieser Zustände durch die Tour Operator und die Reedereien

Obwohl derartige Missstände von systematischer Ausbeutung von Hotelmitarbeitenden an Bord von Flusskreuzfahrtschiffen immer wieder öffentlich werden, stellt sich auch die Frage, wie lange wollen (können) sich renommierte Reiseveranstalter und Reedereien noch leisten, solche Praktiken zuzulassen? Es ist mit der Reputation der Reiseveranstalter kaum noch zu vereinbaren, dass aus reinen Kostengründen derartige Machenschaften auf den von ihnen gecharterten Schiffen länger geduldet werden. Die Sorgfaltspflicht kann nicht nur an die kontrollierenden Behörden delegiert werden.

Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser

Viele Hotel-Dienstleister und Reedereien beteuern seit Jahren, sie würden die Arbeitszeiten an Bord korrekt erfassen und allfällige Überstunden ausgleichen. Doch die spezielle Konstellation an Bord der Hotelschiffe mit einer multinational zusammengesetzten Belegschaft sowie ständig wechselnden Arbeitsorten auf dem europäischen Wasserstrassennetz machen

eine externe Kontrolle notwendig. Da Kontrollen wie nun in Holland leider noch zu selten durchgeführt werden, sind Vereinbarungen der Akteure mit uns als Gewerkschaft umso wichtiger. So haben wir im Jahre 2019 mit der River Advice Gruppe aus Basel (UNITED RIVERS) für ca. 3000 Beschäftigte einen wegweisenden GAV vereinbart, der insbesondere uns die Gelegenheit gibt, die Arbeitszeiten einzusehen und zu kontrollieren. Bei den bisherigen Stichproben konnten wir entsprechend eine seriöse Abrechnung und Kompensation der Arbeitszeiten registrieren. Wir hoffen in Zukunft mit weiteren Unternehmen solche Vereinbarungen abzuschliessen und mit einem Label „Fair Crew Work“ zu zertifizieren.

Darüber hinaus werden wir in Zukunft unsere Vorortgespräche mit Beschäftigten intensivieren. In diesem Zusammenhang ist eine aktuelle Ankündigung der Amsterdamer Hafenbehörde Port of Amsterdam wegweisend (siehe Seite 2). Im Oktober schrieb Sie öffentlich an alle Kunden der beliebten Amsterdamer Anlegestellen, dass man unsere

Besuche voll und ganz unterstützt, um das Hafengebiet als ausbeutungsfreie Zone deklarieren zu können.

Ein erster Besuch von Nautilus Schweiz zusammen mit Nautilus Niederlande fand dann auch im Oktober an den Amsterdamer Terminals statt, siehe Foto:



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

Editorial

**Liebe Leserin,
 lieber Leser**

Zum Jahresende bekommen unsere Mitglieder zusätzlich zum Kompass weitere Nachrichten von unserem Gewerkschaftsbüro in Basel. Auch aus diesem Grunde – vor allem aber auch um mehr Platz für allgemeine Neuigkeiten zu schaffen – erscheint das Editorial ab der kommenden Ausgabe nur noch unregelmässig. In diesem Sinne immer eine Handbreit Wasser unterm Kiel.



Holger Schatz
 Nationalsekretär Nautilus Schweiz

Terminkalender

- 19. November**
 SGB, Delegiertenkonferenz, Bern
- 22. November**
 Schweizer Delegation ZKR, Basel
- 24. November**
 SGB Vorstand, Bern
- 14. Dezember**
 SVS Parlamentarische Gruppe, Bern

Teuerungsindex

Jahresteuierung 2021, Stand August

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



Trade Union Nautilus International visits employees of river cruise ships in Amsterdam

Port of Amsterdam wants to keep the port area and especially the river cruise terminals free of social exploitation. Therefore we want to inform you that Nautilus International will visit your ships in Amsterdam in the coming weeks. We support their work and share their information via this River cruise bulletin: "Nautilus International is a transnational nautical trade union. Together with affiliates within the European Transport Workers Federation we want to improve the working conditions especially in the booming river cruise industry with about more than 16 000 employees – both horeca and nautical staff – working on European rivers.

The working conditions on those hotel ships are often very poor: Low wages, unpaid overtime and many other problems need to be solved. Many companies in the river cruise sector are located in Switzerland, providing Swiss employment contracts. That is the reason why colleagues from Nautilus Switzerland in Basel are busy in talking to crew members all over the European river ports, including Amsterdam. The union staff members ask them about their problems at work and try to solve problems. Nautilus therefore gets in touch with the employer relying on a good relationship with many of them. Unfortunately Nautilus sometimes has to take legal

steps and represent their members in front of the labour court. Sometimes Nautilus are informing the media about particularly severe problems with some employers, as seen on this photo in Arnhem this July."



Kind regards,
Monic van der Heyden
 Commercial manager Cruise
 Monic.van.der.Heyden
 portofamsterdam.com

Jahresversammlung 2021 Nautilus International Schweiz in Basel

Am 12. Oktober fand die zehnte ordentliche Jahresversammlung der Schweizer Sektion von Nautilus statt, online aber auch vor Ort. Einige Mitglieder fanden den Weg und mit Till Dürrenberger ein Mitglied stellte sich zur erfolgreichen Wahl für das Nationalkomitee. Herzlich Willkommen!!! Weiter stellten wir den Jahres- sowie Finanzbericht vor und diskutierten mit den anwesenden Mitgliedern die aktuellen Themen und Strategien unserer Gewerkschaft. Den Jahresbericht schicken wir euch gerne nach Anfrage.



Till Dürrenberger

Erfolgreiches Seminar “Zukunft der Schweizer Hochseeflotte”

Im Anschluss zu unserer Jahresversammlung fand ein sehr gut besuchtes Seminar statt. Der folgende Bericht im “SVS-Aktuell Oktober 2021”, den wir dankenswerterweise veröffentlichen dürfen, gibt einen guten Überblick über die Referate.

Schweizer Hochseeflotte: Ein maritimer Staat sollte auch Flaggenstaat sein

Trotz den jüngsten negativen Erfahrungen mit notleidend gewordenen Bürgschaften soll die Schweiz weiter ein maritimer Flaggenstaat bleiben. Die Nachteile, wenn man nun als Reaktion auf eine Schweizer Flagge auf hoher See verzichten würde, wären wahrscheinlich zu gross. Dies war die einhellig geäußerte Meinung am Nautilus-Seminar „Zukunft der Schweizer Hochseeflotte“ Mitte Oktober in Basel. Es brauche aber ein modernes Register und eine klare maritime Strategie der Schweiz.

«Die Schweiz ist eine maritime Nation, auch wenn sie nur eine Flotte von aktuell 18 Schiffen unter eigener Flagge zählt. Rund 1'000 Schiffe werden aus der Schweiz wirtschaftlich gesteuert. Wenn man alle Konstrukte mit Charter- und Leasingverträgen mitzähle, könnte die Zahl sogar bei 2'500 liegen.» Mit dieser Einordnung eröffnete der emeritierte Strafrechtsprofessor Mark Pieth den Reigen der Redner am Nautilus-Seminar in Basel. Mehr als 90% der aus der Schweiz kontrollierten Schiffe seien in Offshore-Registern oder Flags of Convenience eingetragen, was den hiesigen Behörden eine Kontrolle über die Einhaltung von Standards in Sachen Sicherheit oder Ökologie erschwere bis verunmögliche.

Solche Flaggenstaaten seien in der Regel nur an Einnahmen interessiert, die Kontrollen würden an Klassifizierungsgesellschaften abgeschoben. Ein reiches Land wie die Schweiz mit grossen maritimen Interessen sei in der Verantwortung, ein seriöses Schiffsregister zu betreiben, nur – so Pieth: «Was können wir tun, um ein solches Register für die Reeder attraktiv zu machen?»

Auch für Roger Witschi, Leiter des Schweizerischen Seeschiffahrtsamtes (SSA), wäre es falsch, im Gefolge der Geschichte mit den Bürgschaftskrediten nun das Kind mit dem Bade auszuschütten und auf eine Schweizer Flagge ganz zu verzichten. Man dürfe auch die Flags of Convenience – er spreche lieber von offenen Registern – nicht so verdammen. Es gebe im maritimen Bereich klare Regeln und viele der offenen Register würden diese einhalten. Auch die Schweiz bediene sich der Klassifizierungsgesellschaften, aber: «es geht dann darum, die Kontrollierer ebenfalls kontrollieren zu können».

Historisch gesehen – so Witschi – war die Existenz einer Schweizer Flagge mit der Landesversorgung begründet; man wollte in Krisenzeiten nicht bei den kriegsführenden Nationen um Schiffsraum nachsuchen müssen. Dies zähle heute nicht mehr, da man in den offenen Registern jederzeit die notwendige Tonnage chartern könne: «Als die raison d'être weggefallen war, hat man es versäumt, sich mit einer klaren Strategie klar zu werden, warum und in welcher Form man eine Schweizer Flagge auf hoher See wolle.» Die Schweizer Flagge müsse heute mit den maritimen Interessen begründet werden. Man nehme nur Sulzer Wärtsilä,

deren Schiffsmotoren 40% des Weltmarktes abdecken. Als Nicht-Flaggenstaat habe man da auch ein Glaubwürdigkeitsproblem.

In einer informellen Konsultation unter den interessierten Organisationen wurden die Varianten von der Flaggen-Aufgabe über die Beibehaltung des Status quo oder eine Modernisierung des Registers bis zum Wandel der Schweizer Flagge zu einer Flag of Convenience vorgestellt – und die Reaktionen gingen ganz klar in Richtung Beibehaltung einer Schweizer Flagge, aber in moderner Form und begleitet von einer maritimen Strategie des Landes.

Keine dringliche Notwendigkeit für eine Schweizer Hochseeflagge sah Hendrik Jungen vom Institute of Shipping Economics and Logistics in Bremen. Er hatte eine Studie zur Zukunft der Schweizer Flagge und Flotte erstellt, in der auch die oben erwähnten vier Szenarien aufgelistet wurden. Er sah auch wenig Hoffnung in der Einführung einer Tonnagesteuer. Das Beispiel Deutschland zeige, dass bessere Steuermodelle kaum zu einer Vergrößerung des Schiffsregisters eines Landes führten.

Die maritime Wirtschaft – so Jungen – sei wichtig für die Schweiz als logistisches Zentrum, als Drehscheibe der Rohstoffverkehre und mit der hohen Anzahl an Schiffsfirmen. Die Frage «Flagge Ja oder Nein» habe aber keine herausragende wirtschaftliche Bedeutung. Allenfalls könnte eine Aufgabe der Flagge als ungünstiges Zeichen bei einer Exportnation gedeutet werden oder soziokulturell als Anzeichen für die Aufgabe der eigenen Souveränität. Kein

Fortsetzung auf Seite 4 →

→ Fortsetzung von Seite 3

Problem sei auch bei einem Nichtflaggenstaat die Mitarbeit in supranationalen maritimen Organisationen.

Gerade Letzteres wurde aus dem Kreis der Seminar-Teilnehmer stark angezweifelt. «Die Stimme eines Flaggenstaats wird dreimal stärker gewichtet als die eines Nicht-Flaggenstaates», meldete eine Stimme. Befürchtet wurde auch, dass das nötige Know-how in der Schweiz verloren ginge, wenn man sich nicht mehr in der Praxis übe. Dem stimmte Witschi lebhaft zu und ermunterte gerade junge Leute, sich im maritimen Sektor zu engagieren, dazu ins Ausland zu gehen und später vielleicht die erworbenen Kenntnisse der Schweiz zur Verfügung zu stellen.

Durchaus Chancen für ein modernes Schweizer Register sah in seinem Schlusswort Prof. Pieth. Die Schweizer Flagge müsse aber dann für eine «saubere» Schifffahrt stehen, die über die Mindeststandards in Sachen Ökologie und Sicherheit hinausgehe. Auch wenn dies etwas koste, so sei es attraktiv für das Schifffahrtsgewerbe. Dies bestätigte ein anwesender Vertreter dieses Gewerbes: «Unsere Kunden fragen immer öfters, wie transportiert würde. Strengere Normen kommen sowieso. Da ist es für die Schweiz durchaus eine Chance, proaktiv eine moderne, zukunftsgerichtete Flagge anzubieten.»



Seminar im Volkshaus

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**» Lehlingskalender 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