

# KOMPASS NEWS

November-Dezember 2022

NAUTILUS  
INTERNATIONAL

The Union  
newsletter for  
Switzerland



## ETF-Sektion Binnenschifffahrt: Auf dem Weg zu einer neuen europäischen Besatzungsordnung

Da die derzeitigen Besatzungsvorschriften weit über 30 Jahre alt sind, ist es an der Zeit, solide europäische Besatzungsvorschriften auszuarbeiten, die auf dem gesamten europäischen Wasserstraßennetz anwendbar sein werden. Der CESNI (Europäischer Ausschuss für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt) hat eine solide Grundlage für die künftigen Besatzungsvorschriften geschaffen, die gleichzeitig auf gesamteuropäischer Ebene umgesetzt werden sollen, da sich die an den laufenden Verhandlungen beteiligten Nicht-EU-Mitgliedstaaten zur Umsetzung der neuen Vorschriften verpflichten. Ziel ist es, die Zukunft der Branche als nachhaltiger Verkehrsträger zu verbessern und einen größeren Marktanteil am Verkehrsaufkommen zu übernehmen. Bei den laufenden Verhandlungen ist absolute Sicherheit der wichtigste Eckpfeiler, zumal völlig neue Modelle ausgelotet werden, die einerseits Transparenz und Flexibilität bieten und andererseits die notwendige Elastizität besitzen, um neue Formen und Ebenen der Automatisierung aufnehmen zu können. Die Zeit drängt, denn bis Mitte 2023 muss ein Entwurf für die künftigen europäischen Besatzungsvorschriften fertiggestellt sein, die den CESNI-Gremien in erster Lesung vorgelegt werden sollen. An dieses Verfahren schließt sich eine zweite Lesung an, an deren Ende das

abschließende Ergebnis stehen soll, das der Europäischen Kommission vor Ende 2023 vorgelegt werden soll.

### **Aufruf an Nautilus Mitglieder zur Online-Teilnahme am 14.12.2022!**

An diesem Tag wird eine weitere Konsultationsveranstaltung stattfinden. Dabei handelt es sich um eine Online-Veranstaltung, bei der Arbeitnehmern, Arbeitgebern, Behörden, Gewerkschaftsvertretern und anderen Interessenvertretern erneut Fragen vorgelegt werden, die es zu prüfen gilt, um den Unterhändlern angemessene Leitlinien vorzugeben.

### **Was sind die wichtigsten Punkte, die zur Debatte stehen?**

#### **1. Betrieb mit einem einzigen Besatzungsmitglied**

Obwohl es sich hierbei um eine Ausnahmesituation handelt, für die eine ausdrückliche Genehmigung der lokalen Behörden erforderlich ist, ist dies häufiger der Fall als ursprünglich angenommen. Welche Kriterien sollten für diese Art von Betrieb gelten? Welche bordseitigen Sicherheitsmerkmale müssen vorhanden sein, um eine solche Genehmigung zu erhalten?

#### **2. Vorgeschriebene Ruhezeiten**

Die ETF schlägt eine tägliche Ruhezeit von

8 Stunden für alle Betriebsarten - auch für B1 (jetzt 6 Stunden) - vor, um Ermüdung entgegenzuwirken und die Sicherheit insgesamt zu verbessern. Die Branche wird hierzu befragt.

#### **3. Vorgeschriebene Ruhetage**

Die ETF schlägt im Rahmen der Besatzungsvorschriften mindestens vier vorgeschriebene Ruhetage für alle an Bord - auch für die Schiffsbetreiber - vor, um Ermüdung entgegenzuwirken und die Sicherheit insgesamt zu verbessern. Die Branche wird hierzu befragt.

#### **4. Technische Standards**

Die Arbeitgeber wünschen sich mehr Flexibilität im Rahmen der neuen EU-Besatzungsvorschriften - und sie wollen wissen, inwieweit dies durch technische Standards unterstützt werden könnte und welche technische Ausrüstung für mehr Flexibilität bei den Besatzungsvorschriften sorgen könnte.

#### **5. Mindestbesatzung bei Lade- und Lösch Tätigkeiten**

Die wichtigste Frage ist, ob permanent eine Mindestbesatzung an Bord sein muss - oder nur dann, wenn das Schiff in Fahrt ist. Wenn das Schiff nur geringfügig bewegt werden muss (beim Entladen von Autos oder beim Verholen), kann dies von einer reduzierten Besatzung an Bord erledigt werden?

Fortsetzung auf Seite 3 →

## UNSERE BÜROS

### BÜRO SCHWEIZ

Rebgasse 1  
4005 Basel  
Switzerland  
Tel: +41 (0)61 262 24 24  
Fax: +41 (0)61 262 24 25  
Email: infoch@nautilusint.org

### BÜRO NIEDERLANDEN

Pegasusweg 200  
3067 KX Rotterdam  
Tel: +31 (0)10 477 1188  
Fax: +31 (0)10 477 3846  
Email: infonl@nautilusint.org

## Terminkalender

**25./26. November**  
SGB-Kongress Interlaken

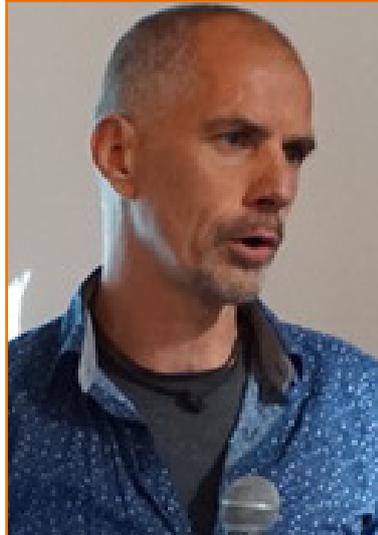
**2. Dezember**  
CASS, Soziale Sicherheit,  
Strassburg

**8./9. Dezember**  
ITF, Sektionskonferenz  
Binnenschifffahrt,  
Amsterdam

**14. Dezember**  
Onlinekonsultation, Neue  
EU-Besatzungsvorschriften

## Teuerungsindex

Ab sofort stoppen wir unsere Übersicht über die Inflationsraten von ausgewählten Ländern. Zum einen kommen unsere Mitglieder aus immer mehr Ländern, so dass die Liste zu lang werden würde. Zum anderen sind die Daten in den verschiedenen Ländern schlecht zu vergleichen und es würde zu viel Zusatzinformationen erfordern, um die immer grösser werdenden Unterschiede sinnvoll zu bewerten. Natürlich werden wir – insbesondere für unsere Lohnverhandlungen mit den Firmen – die Entwicklung der Inflationsraten weiterhin genau beobachten.



**Holger Schatz**  
Nationalsekretär Nautilus Schweiz

scheint diese Selbstverständlichkeit selbst in unserer kleinen Gewerkschaftswelt nicht überall zu gelten und so hört man immer wieder von Arbeitnehmern und Gewerkschaftern, die Sympathien mit Putin hegen. Umso mehr macht es dann Mut zu sehen, dass gerade auf dem ein oder anderen Schiff ukrainische und russische Seeleute oder Binnenschiffer solidarisch zusammenarbeiten. Unsere Solidarität mit den Menschen in der Ukraine schliesst im Übrigen überhaupt nicht aus, kritische gesellschaftliche Entwicklungen in der Ukraine selbst zu benennen, wie wir dies unser Dachverband SGB in untenstehender Erklärung getan hat.

## Editorial

# Liebe Leserin, lieber Leser

Ein extrem schwieriges Jahr neigt sich zu Ende. Ein fürchterlicher Krieg wurde von einer brutalen Diktatur angezettelt mit verheerenden Folgen für Millionen Menschen in der Ukraine, die ihr Zuhause oder gar Ihre Nächsten verloren haben. Was auch immer in der Vergangenheit an politischen und ökonomischen Verwerfungen seitens „des Westens“ und der Nato benannt werden kann und muss: Es gibt niemals eine Rechtfertigung, ein Land in Schutt und Asche zu legen, wie dies der russische Angriffskrieg auf die Ukraine seit nunmehr 10 Monaten tut. Leider

## UKRAINE RESOLUTION OF THE CENTRAL EUROPEAN TRADE UNIONS

To the President of Ukraine, To the Prime Minister of Ukraine,  
To the Ukrainian Ambassadors of Central Europe,  
To the Governments of Central Europe

The trade union confederations of Central Europe discussed the situation in Ukraine at a meeting in September 2022. We expressed our full solidarity with the Ukraine and the Ukrainian people. The support of our trade unions in this regard is not only in words, but also through numerous concrete aid measures that have been and are still being implemented for the benefit of the people of the Ukraine. The Russian attack on the country has been strongly condemned by us since the first day of the war. Of course, we understand that due to the war, everyday life in Ukraine has had to be restricted with many measures. However, together with our Ukrainian colleagues, the European Trade Union Confederation, and the International Trade Union Confederation, we strongly reject the latest legal changes to the labour law in the Ukraine and the apparent expropriation of trade union property. It is precisely the workers who are the backbone of a country in a war, and it is precisely these people who are working heroically in the hinterlands

who are now having their already deficient labour rights further restricted for no reason. This decision is incomprehensible to us and is rightly criticised by the International Labour Organisation and the European Union. The Ukraine is a candidate for admission to the EU, but the way to this European community of values is not through the increased exploitation of working people, but through the hearts of Ukrainians. We therefore hope that Ukraine will revoke Law No. 5371 (under wartime conditions) and bring the labour law into line with ILO and EU standards. The working people deserve to be taken seriously by their politicians, especially in the Ukraine. Knowing their duties, especially in the crisis, the people also expect the rights they are entitled to. In solidarity with the workers of Ukraine as well as with the Ukrainian trade unions Austria - ÖGB Czech Republic - CMKOS Croatia - SSSH Hungary - SZEF Hungary - MASZS Z Liechtenstein - LANV Slovakia - KOZ Slovenia - ZSSS Switzerland - SGB

→ Fortsetzung von Seite 1

Die Branche wird befragt, in welchen Fällen dies zulässig sein könnte?

#### 6. Betriebsformen

Derzeit sind die Betriebsformen allen in der Branche bekannt - jeweils 14, 18 oder 24 Arbeitsstunden. Im vergangenen Jahr bekundete die Branche den Willen, diese in den künftigen Besatzungsvorschriften beizubehalten. Es stellt sich nun die Frage, ob eine zusätzliche Alternative angeboten werden könnte, bei der die Mindestbesatzung auf der Grundlage der Arbeitszeiten der Besatzungsmitglieder

festgelegt würde. Die Gefahr dabei ist, dass die Arbeitgeber diese Alternative mit der verpflichtenden digitalen Erfassung der Arbeits- und Ruhezeiten verknüpfen. Bei allen Aktivitäten mit Betriebsformen müssten folglich KEINE Arbeits- und Ruhezeiten erfasst werden.

#### 7. Einstiegsniveau

In den derzeitigen Besatzungsvorschriften sind die Auszubildenden Teil der Besatzungstabellen - dies wurde vor 30 Jahren eingeführt, um die Aus- und Weiterbildung in diesem Sektor zu fördern.

Heute werden Auszubildende jedoch dringend gesucht. Die Frage, die den Teilnehmern gestellt wird, ist, ob ein befähigter Schiffsführer jederzeit durch einen Decksmann ersetzt werden kann bzw. entsprechende diesbezügliche Varianten.

**Bitte meldet euch bei Interesse für das Online Meeting am 14. Dezember 2022 bei unserem Büro in Basel an! Am Tag zuvor, also am 13.12.2022 findet bereits um 9.30 Uhr - online ein Vorbereitungstreffen der ETF mit allen angemeldeten Teilnehmern statt.**

## Erfolgreiches Nautilus Seminar im Volkshaus Basel zu Arbeitsbedingungen in den Basler Häfen

Unter dem Motto „Faire und transparente Arbeit in öffentlichen Infrastrukturen sichern“ fand am 12. Oktober 2022 im Volkshaus Basel im Anschluss an die interne Jahresversammlung von Nautilus International Schweiz ein öffentliches Seminar statt

Unter den 30 Teilnehmenden waren auch sehr viele Vertreter von lokalen Behörden, Medien, Politik, Terminalbetreibern, Manager von Logistikunternehmen, die Nautilus speziell mit dieser Veranstaltung auch erreichen wollte.

Anlässlich des bevorstehenden und öffentlich finanzierten Baus eines neuen trimodalen Terminals Gateway Basel Nord wollte die Veranstaltung einen Überblick über verschiedene Problematiken intransparenter und prekärer Arbeitsbedingungen in den Sektoren Schifffahrt, Strassentransport, Hafenumschlag und Schiene geben, um dann die Chancen zu erörtern, den Bau und vor allen Dingen den Betrieb der Hafeninfrastruktur an Sozialstandards zu knüpfen.

Zunächst betonte der Generalsekretär von Nautilus International, Mark Dickinson, in seiner Begrüßungsrede die grosse Bedeutung der Region Basel mit seinen drei bestehenden Häfen für nationale und internationale Lieferketten. Mit der Anbindung über den Rhein an die drei ARA- Häfen in Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam sowie des neuen Güterschienentunnels durch die Alpen zum Mittelmeer verfügt die Kombination Schiff und Bahn über ein enormes ökonomisches und zunehmend ökologisches Potenzial. Auf der anderen Seite haben Verkehrsknotenpunkte wie Häfen stets eine fundamentale soziale Dimension, ein Hub



Foto: Nautilus

wie Basel an der Grenze zu Frankreich und Deutschland, der von einer multinationalen Transportarbeiterschaft frequentiert wird, sogar in besonderer Weise.

Danach gab Wolfram Siede von der Schweizer Eisenbahngewerkschaft einen Überblick über die Arbeitsbedingungen in den Bereichen Schiene, streifte aber auch den Bereich Hafenumschlag sowie LKW-Transport. In allen Bereichen sei seit den 1990 Jahren ein enormer Konkurrenzdruck zu spüren gewesen, der an die Beschäftigten weitergegeben wurde. Es ist zu Konzentrationsprozessen bei grossen Logistikunternehmen gekommen, in deren Folge auch die Zahl der Gesamtarbeitsverträge im Hafen gesunken sei.

Der Nationalsekretär von Nautilus International Schweiz, Holger Schatz, gab

dann einen Überblick über die Tendenzen in der Schifffahrt. Neben den generell relativ niedrigen Löhnen in der Binnenschifffahrt, die stark von der deregulierten Gesamtsituation auf den Flüssen Kontinentaleuropas, bestimmt werden, sei am Binnenschiffahrtsstandort Schweiz seit einiger Zeit vor allem die Zunahme intransparenter Firmenkonstruktionen mithilfe von Briefkastenfirmen ein Problem. Hier geht es vor allen Dingen um niederländische Reedereien aus, die mittels eines Treuhänders oder Anwalts in der Schweiz, Arbeitsverträge nach Schweizer Recht ausstellen, während faktisch Management und Personalabteilung weiterhin von den Niederlanden aus

operieren. Eigentlich hat ein Schweizer Arbeitsvertrag viele Vorteile, von dem schlechten Kündigungsschutz einmal abgesehen. So sind die Sozialabgaben und Steuern gering, es gibt eine gutes Pensionskassensystem, das im Alter gute Leistungen garantiert und es gibt auch für jedes Kind pro Monat ca. 250 Euro vom Staat als Kindergeld. Ist man jedoch bei einem „unechten“ Schweizer Arbeitgeber angestellt, dann häufen sich die Probleme sehr schnell. Vor allem in Ausnahmesituationen wie Unfällen, Havarien, Krankheiten etc. gibt es schnell Chaos, weil das niederländische Management und die Personalabteilung nicht viel vom Schweizer Recht verstehen und auch die Ansprechpartner vor Ort fehlen.

Fortsetzung auf Seite 4 →

→ Fortsetzung von Seite 3

An einem Präzedenzfall hat Holger Schatz diese Problematik konkretisiert. Nach aufwendigen Recherchen konnte festgestellt werden, dass die niederländische Rederei «Amershipping» Frachtschiffe unter niederländischer Flagge, aber mit einer Schweizer Ausrüsterbescheinigung, betreibt, auf denen 120 Nautiker mit einem Schweizer Arbeitsvertrag arbeiten. Mehrere Nautiker haben aufgrund der Fake-Konstruktion in der Vergangenheit Probleme bekommen und Nautilus international um Hilfe gebeten. Nautilus Schweiz versucht nun in Zusammenarbeit mit den KollegInnen von Nautilus Holland Schweizer und niederländische Sozialbehörden zu bewegen, diese Praxis zu stoppen und festzulegen, dass Amershipping ihre Angestellten in den Niederlanden rechtlich anstellen muss. Ein solcher Präzedenzfall würde den Druck auf die Behörden erhöhen, die gängige Praxis der Briefkastengründung in der Schweiz generell zu unterbinden. Denn Holger Schatz geht von ca. 1000 Angestellten Nautikern aus, die bei solchen Fake-Arbeitgebern arbeiten.

Erfreulicherweise hat kürzlich die die Basler Sozialdemokratische Partei eine Anfrage im Stadtparlament lanciert und die Regierung des Kantons aufgefordert, konkrete Fragen zu dem Ausmass der in der Schweiz registrierten Reedereien mit Schweizer Arbeitsverträgen zu liefern. Auf der Grundlage der dann gelieferten Daten könnte dann eine Charta ausgearbeitet werden mit konkreten Forderungen an die verantwortliche Regierung sowie die Betreiber der bestehenden Hafinfrastrukturen im Grossraum Basel.

Im Seminar stellte Holger Schatz bereits eine zentrale Stossrichtung der Charta vor. Er verwies auf das Beispiel der Behörde Port of Amsterdam, die jüngst in einem Rundschreiben an alle River Cruise Firmen, die Amsterdam ansteuern, erklärte, dass der Hafen ausbeutungsfrei sein solle. Aus diesem Grunde kooperiere man mit Nautilus International, die eingeladen sind, Schiffsbesuche an den Passengerterminals durchzuführen.

Entsprechend könnte nun auch in Basel eine Grundsatzklärung an alle Kunden, auch die ausländischen Unternehmen aus dem Bereich Schiff, Bahn und LKW, die die Infrastruktur der Basler Häfen nutzen wollen, kommuniziert



Foto: Kurt Tschan

werden. Die Kunden würden dabei aufgefordert, den Gewerkschaften als Sachkundige der internationalen Regulierungen und Vertrauenskörper der Beschäftigten einen angemessenen Zugang zu den Beschäftigten zu ermöglichen, damit diese angstfrei ihre rechtlich verbrieft Koalitionsfreiheit wahrnehmen können.

Im Seminar ermutigte Gastredner Kevin Rowan vom englischen Gewerkschaftsdachverband TUC uns in unserem Anliegen und stellte zwei erfolgreiche Kampagnen englischer Gewerkschaften vor. Sowohl hinsichtlich der Olympiade 2012 in London wie auch im Zuge des Ausbaus der Highspeed Zugtrassen HS2 ist es gelungen, verbindliche Vereinbarungen über

viele Aspekte der Arbeitsbedingungen beim Bau, aber auch Betrieb der Strukturen zu treffen.

In der anschliessenden Diskussion gab es mehrere, zum Teil emotionale Wortmeldungen von Vertretern der anwesenden Schifffahrtsbranche, eines Terminalbetreibers, des Arbeitsinspektorats sowie der für die Registrierungen zuständigen Hafenbehörde. Es sei unverantwortlich von Nautilus den Eindruck zu erwecken, in den Häfen generell bzw. in der Schifffahrt der Schweiz herrschten

„Ausbeutung“. Wenn überhaupt dann gäbe es wie überall einfach ein paar schwarze Schafe, die aber von den Behörden durchaus kontrolliert und sanktioniert würden. Holger Schatz wies den haltlosen Vorwurf zurück, alle Schweizer Firmen diskreditieren zu wollen. Ein schwarzes Schaf, verweise immer auch auf eine Dunkelziffer unsichtbarer Probleme bei den „weissen“ Schafen. Es die Pflicht, die Strukturen zu benennen, die zu Missbrauch führten und an der Zeit für Schweizer Behörden, die Augen endlich aufzumachen – auch im Sinne der „guten“ Unternehmen, damit der Schifffahrtstandort Schweiz nicht zum Offshore-Hub verkommt.

Auch im Nachgang zum Seminar gab es viele Diskussionen. Die lokale Tageszeitung BAZ berichte in einem grossen Artikel über die „Dunkle Seite des Hafens“. Demgegenüber widmete die Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft in Ihrer Verbandszeitschrift der Veranstaltung 4 Seiten und versuchte dabei, die Vorwürfe von Nautilus (bzw. die angeblichen Vorwürfe von Nautilus) zu diskreditieren.

Nautilus Schweiz wird nun in den kommenden Monaten die Diskussionen und Missverständnisse zum Anlass nehmen, in einer detaillierten und systematischen Darstellung die diversen Probleme der (Schweizer) Binnenschifffahrt aufzulisten.

**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](http://www.nautilusint.org/ch)  
**T** +41 (0) 61 262 24 24, **F** +41 (0) 61 262 24 25, **E** [infoch@nautilusint.org](mailto: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
Adresse/Adres: .....	Nautilus International.
.....	
PLZ + Ort/Postcode + plaats	Opzegging van het lidmaatschap dient schriftelijk te geschieden
.....	met inachtneming van een opzeggingstermijn van drie
Land: .....	kalendermaanden (Statuten Regel 5).
Email: .....	
Telefon/Telefoon: .....	Ort/Datum: .....
Arbeitgeber/Werkgever: .....	
Beruf/Functie: .....	Unterschrift/Handtekening .....