

KOMPASS NEWS

September-Oktober 2022

NAUTILUS
INTERNATIONAL

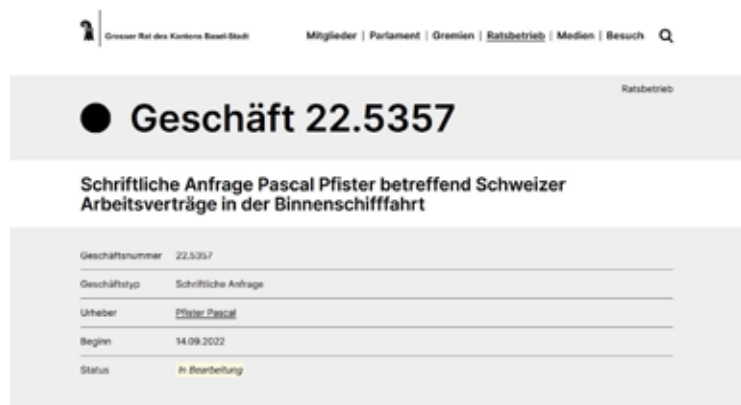
The Union
newsletter for
Switzerland

Nautilus Kampagne gegen „Briefkastenfirmen“ nimmt Fahrt auf

Immer mehr Binnenschiffer haben einen Schweizer Arbeitsvertrag in der Container-, Fracht und Tankschifffahrt, oder auch im River Cruise Bereich. Sie unterliegen damit dem schweizerischen Arbeitsrecht, dem Sozialversicherungsrecht und zahlen hier auch Steuern. Leider arbeiten sie dabei nicht immer für ein wirkliches Schweizer Unternehmen, das aus der Schweiz heraus auch das Schiff ausrüstet, also operativ managt. In der Regel sind es lediglich Briefkastenkonstrukte für niederländische Reedereien mit einem Treuhänder oder Anwalt in der Schweiz, die Arbeitsverträge 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 Kinder 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.

Zusammen mit unserem niederländischen Nautilus Büro in Rotterdam arbeiten wir auf verschiedenen Ebenen schon länger gegen diese Praxis. So überprüfen derzeit niederländische Behörden intensiv die Situation, auch übergeordnete EU-Behörden



sind eingeschaltet. Von den zuständigen Schweizer Behörden, die eigentlich solche Konstrukte unterbinden müssten, ist bislang leider wenig Wille zu erkennen. Aus diesem Grunde suchen wir verstärkt die Öffentlichkeit wie mit unserem Seminar am 12. Oktober in Basel. Immerhin versucht nun die Basler SP die Kantonsregierung in die Pflicht zu nehmen. Als erstes lancierte Sie folgende Anfrage im Stadtparlament dem grossen Rat.

Die Basler Gewerkschaft der Binnenschiffer, Nautilus International, berichtet von einer starken Zunahme von internationalen Reedereien und Dienstleistern, die in den vergangenen Jahren eine Niederlassung in der Schweiz gründen und auch Personal nach OR mit Schweizer Arbeitsverträgen anstellen. Oft zeige sich dabei, dass die Schweizer Niederlassung nicht wirklich als Arbeitgeber und als operativer „Ausrüster“, also Betreiber der jeweiligen Schiffe angesehen werden kann. Da viele der Schiffe nicht unter Schweizer Flagge fahren, ist es sehr schwierig, die Gesamtzahl der

Beschäftigten mit Schweizer Arbeitsverträgen einzuschätzen. Der Unterzeichnende bittet den Regierungsrat deshalb um eine Übersicht aller in der Schweiz registrierten Firmen, die Binnenschifffahrt auf dem Rhein betreiben oder Dienstleistungen für diese Schifffahrt anbieten sowie eine Übersicht über Beschäftigungen mit Schweizer Arbeitsvertrag.

1. Wie viele Schiffe sind unter Schweizer Flagge bei den Schweizerischen Rheinhäfen registriert?
2. Wie viele Firmen haben eine Ausrüsterbescheinigung von Schweizerischen Rheinhäfen?
3. Wie viele Schiffe haben eine Rheinzugehörigkeitsurkunde von den Schweizerischen Rheinhäfen (auch die Schiffe unter einer nicht Schweizer-Flagge)?
4. Wie viele Beschäftigte mit Schweizer Arbeitsvertrag arbeiten in der Binnenschifffahrt?

Pascal Pfister

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

28. September

ETF River Cruise Working Group, online

12. Oktober

Jahresversammlung und Seminar Nautilus, Basel

17. Oktober

Berufskommission Binnenschifffahrt, Basel

19. Oktober

SGB Vorstand, Bern

20. Oktober

ETF, Inland Navigation Section meeting, online

21. Oktober

Sektoraler Sozialdialog, EU, Brüssel

Teuerungsindex

Jahreststeuerung, Stand Juli 2022

| | |
|-----------------|--------------|
| Schweiz | +3.3% |
| Belgien | +10.4% |
| Deutschland | +8.5% |
| Frankreich | +6.5% |
| Niederlande | +11.6% |
| Euroraum | +8.9% |
| Bulgarien | +14.9% |
| Polen | +14.2% |
| Rumänien | +13.8% |
| Tschechien | +17.3% |
| EU27 | +9.8% |

Quelle: Eurostat



Holger Schatz
Nationalsekretär Nautilus Schweiz

Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser

Angesichts der horrenden Inflation mit teilweise weit über 10% in einigen der Heimatländer unserer Mitglieder sind deutliche Lohnerhöhungen absolut notwendig. Dort wo wir in Verhandlungen mit Arbeitgebern stehen, werden wir versuchen das Beste herauszuholen. Wie immer sind hierbei das Engagement und die gemeinsame Stärke aller wichtig. Leider hören wir derzeit manchmal von einigen Nichtmitgliedern das Argument: „Ach, Ich kann derzeit selber mit meinem Arbeitgeber eine Lohnerhöhung aushandeln, die Personalknappheit hilft mir dabei, da brauch ich keine Gewerkschaft“. So legitim es

immer ist, auch individuell mit dem Arbeitgeber zu verhandeln, so kurzfristig ist es zu denken, dass dies kollektives Handeln ersetzt. Erstens können schnell andere Zeiten kommen und zweitens profitiert auch ein Schiffsführer langfristig davon, dass das Lohngefüge auf allen Ebenen angehoben wird. Qualität, Zufriedenheit und einheitliche Standards in der ganzen Branche erreicht werden. In diesem Sinne: Nur gemeinsam sind wir stark.

Kommt jetzt endlich Bewegung bezüglich der Niedrigwasserengstellen in Deutschland?

Vor dem Hintergrund der extremen Niedrigwasserperiode 2018 hatte 2019 das deutsche Bundesverkehrsministerium den Aktionsplan „Niedrigwasser Rhein“ aufgestellt. Geschehen ist seitdem kaum etwas.

Angesichts der aktuellen Situation vom Sommer 2022 erklärte nun der deutsche Verkehrsminister Wissing am 29.8.2022: „Es ist daher wichtig, dass wir

Maßnahmen, wie etwa die Engpassbeseitigungen am Mittelrhein im Rahmen der gesetzlichen Anforderungen insbesondere mit Blick auf Umwelt- und Naturschutz schnellstmöglich umsetzen. Klar ist aber auch: wasserbauliche Maßnahmen können nur ein Teil der Lösung sein. Es müssen vor allem auch die Schiffe an die neuen Bedingungen angepasst werden. Daran wird langfristig kein Weg vorbeiführen“.



Grafik: BDMV



ETF update: inland sector unites on safety

Zero accidents and a safe working place for all aboard is what the ETF wants to ensure within the new EU manning regulation



Barges such as this one on the River Rhine in Germany will in future have their crewing regulated by Europe-wide legislation. Image: Partonez/Wikimedia Commons

With the new EU crewing regulation, the ETF wants to ensure zero accidents and a safe workplace for all inland waterways crew.

Myriam Chaffart reports

The ETF is working closely with our inland waterways transport (IWT) affiliates to prioritise safety in a new Europe-wide crewing standard for IWT.

The aim is to replace all existing crewing standards developed by the respective River Commissions. IWT will never be the same again, as this new regulation, for the first time ever, will organise the sector on the entire European continent.

The new crewing regulation is being developed by the European Commission and the inland waterways standard-setting body CESNI (Comité Européen pour l'Élaboration de Standards dans le Domaine de Navigation Intérieure).

The legislation will enter into force in 2028, after being approved by the European Parliament and the EU member states. And for the first time ever, the new regulation will simultaneously be implemented by EU

member states and non-EU member states – depending of course on the non-EU member states' voluntary will to co-regulate the sector.

At the ETF, our responsibility is to be at the heart of the discussions and negotiations planned along the way and to make sure no stone remains unturned when protecting workers on the inland waterways.

At our request, CESNI has set up additional consultations, as we want to ensure all our affiliates with members working in IWT are actively involved in adjusting the draft proposal according to their specific needs. Input is also being given from our social partners at the European Barge Union and the European Skippers Organization.

We encourage everyone to take a keen interest, as positions are constantly finetuned and revised. And every word counts! CESNI is expected to come up with a final draft proposal for the new manning regulation by this time next year. Once the final advice is handed in to the European Commission; the EC will initiate the formal procedure for the new piece of EU legislation.



Myriam Chaffart is the ETF senior policy officer for inland waterways and European works councils

Members making a difference

The Nautilus contribution to the ETF inland waterways consultation is being led by the Union's Netherlands branch, with the input of lay representatives – members who represent their colleagues in the workplace. Nautilus is also directly involved with CESNI over a range of other matters.

Artikel aus « Waterfront », dem Schifffahrtsmagazin unserer deutschen Schwestergewerkschaft Verdi 02/2022

Schlechteste Arbeitgeber Europas

Negativ-Wettbewerb im europäischen Transportgewerbe

Dem unermüdlichen Engagement der Gewerkschaften zum Trotz setzen skrupellose Arbeitgeber ihre Bemühungen fort, sich im Wettstreit um die schlechtesten Arbeitsbedingungen und die übelsten Verstöße gegen Arbeitnehmerrechte zu übertreffen. Die ETF hat daher erstmals einen Wettbewerb um den Preis als „Europas schlechtester Arbeitgeber“ auslobt. Jede ETF-Abteilung hat dafür einen Kandidaten nominiert.

Auf den **ersten Platz** schaffte es ein Vertreter der Maritimen Branche: **Peter Hebblethwaite**, Geschäftsführer der **P&O Ferries**. Auf hinterhältige Weise entließ er am 17. März dieses Jahres 786 Seeleute fristlos. Ohne Vorwarnung bekamen die Seeleute Entlassungsbriefe ausgehändigt, sie wurden von angeheuertem Sicherheitspersonal in Bussen an den wartenden Ersatzcrews vorbei eskortiert. Ein Besatzungsmitglied wurde mit der Entlassungsbotschaft geweckt; ihm blieben gerade einmal 15 Minuten, seine Sachen zu packen.

Die Gewerkschaften waren zuvor nicht konsultiert worden, ebenso wenig waren die Behörden informiert. Die Entlassung verstößt in eklatanter Weise gegen die

Tarifverträge von P&O mit Nautilus und RMT; die vereinbarte sechsmonatige Kündigungsfrist wurde missachtet. Jede Möglichkeit eines Arbeitskampfes sollte verhindert werden. Hebblethwaite gab vor dem Transport and Business Select Committee des britischen Unterhauses (Select Committee) zu, die gesetzlichen Pflichten bewusst missachtet zu haben. In der Anhörung betonte er, dass er jederzeit wieder so handeln würde.

Ziel der Aktion von P&O Ferries war es, die Seeleute durch neue, billigere Arbeitskräfte zu ersetzen. Den Entlassenen bot das Unternehmen „erweiterte Abfindungspakete“ an. Daran war die Bedingung geknüpft, dass sich die Seeleute zur Geheimhaltung verpflichten und arbeitsgerichtliche Klagen unterlassen.

Die neuen Billigarbeitskräfte dürfen nicht gewerkschaftlich organisiert sein und werden mit Löhnen deutlich unter dem britischen Mindestlohn abgespeist. Die ursprüngliche P&O-Crew arbeitete jeweils in sieben aufeinander folgenden 12-Stunden-Schichten mit Übernachtung an Bord, darauf folgten sieben freie (und bezahlte) Tage. Das Ersatzpersonal arbeitet siebzehn Wochen lang 12-Stunden-Schichten. Außerdem werden Seeleute aufgrund ihrer Nationalität diskriminiert und unterschiedlich bezahlt.

Den **zweiten Platz** im Wettstreit um den schlechtesten Arbeitgeber errang **József Váradi**, Geschäftsführer des ungarischen Billigfliegers **WIZZ Air**. Als im Ukraine-Krieg alle anderen ausländischen Fluggesellschaften den Betrieb in der Ukraine einstellten, setzte Wizz den Flugbetrieb fort. Ein Wizz-Air-Mitarbeiter fasste zusammen: „Die Angestellten, denen Sie Schutz versprochen haben, verstecken sich jetzt vor Bomben in den Kellern. Diejenigen, die es geschafft haben, die Ukraine zu verlassen, mussten alles selbst organisieren, ohne Hilfe des Unternehmens.“ Den **dritten Platz** heimste **Stefan Plenge**, Gründer und Geschäftsführer des Online-Supermarktes **nemlig.com** ein. Nemlig.com liefert Lebensmittel in Dänemark mit einem digitalen Geschäftsmodell des 21. Jahr-



hunderts, aber mit Arbeitsstandards aus dem 19. Jahrhundert. Die Bezahlung der Lagerarbeiter reicht nicht zum Leben, sie werden über Bildschirme und enge Zeitpläne, die keine Zeit für einen Toiletengang zulassen, überwacht und ausgebeutet. Die Fahrer liefern die Waren als Scheinselbstständige aus. **UCB**

Erhältlich im Sekretariat

Fachliteratur auf Bestellung mit 20% Rabatt

REKA-Checks – 1000 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:

Email:

Telefon/Telefoon:

Ort/Datum:

Arbeitgeber/Werkgever:

Beruf/Functie:

Unterschrift/Handtekening