

KOMPASS NEWS

Januar-Februar 2021

NAUTILUS
INTERNATIONAL

The Union
newsletter for
Switzerland

Kriminalisierung, Gefängnis, Warten auf Löhne: Das lange Leiden der Crew der San Padre Pio und warum die Schweizer Flagge sie dennoch beschützen konnte

Am 23. Januar 2018 setzte die nigerianische Küstenwache den unter Schweizer Flagge fahrenden Tankers San Padre Pio und seine Crew fest unter dem Vorwurf des illegalen Erdölhandels. Die Festsetzung mit bewaffneten Soldaten, offiziellen Behördenvertretern wurde regelrecht vor den laufenden Kameras mitgebrachter Journalisten inszeniert. Die Medienberichte lauteten entsprechend: Nigeria geht rigoros gegen ausländische Kriminelle vor.

Der Hintergrund ist der Kampf Nigerias gegen den illegalen Erdöl- und Dieselschmuggel aus dem Land heraus mithilfe von Tankern, die auch weit draussen auf See von Schiff zu Schiff die Ware umladen, um Kontrollen zu

umgehen. Die San Padre Pio hatte sich offenbar verdächtig gemacht, weil sie von Togo kommend einen grossen Bogen im Golf von Guinea fuhr, was nicht unüblich ist aufgrund der starken Pirateriegefahr.

Die 16 Crewmitglieder wurden umgehend verhaftet und in ein Gefängnis in Port Harcourt gebracht. Die Schweizer Reederei ABC Maritime setzte sich als Arbeitgeber umgehend für die Freilassung ein, schickte Anwälte und schaltete die Schweizer Behörden inklusive der Botschaft in Nigeria ein. Die Reederei kümmerte sich auch in Odessa – die meisten Crewmitglieder kamen aus der Ukraine – um die Information der Familienangehörigen. Nach 10 Tagen wurde die Klage gegen 12



Der Tanker «San Padre Pio» der Westschweizer Reederei ABC Maritime.

Seeleute fallengelassen und sie kamen aus dem Gefängnis frei, mussten allerdings auf dem Schiff ausharren. Drei Offiziere und der Kapitän blieben noch Wochen im Gefängnis bis auch sie nach Zahlung einer Kaution durch ABC und Einhaltung ihrer Pässe auf das bewachte Schiff gebracht werden.

Erst im Juli konnten die meisten Seeleute endlich nach Hause reisen, doch die vier Angeklagten mussten weiter auf dem Schiff

ausharren. Nun begann eine zermürbende Zeit mit intensiven diplomatischen Verhandlungen, die letztlich mit einem "Erfolg" der Schweiz vor dem internationalen Seegerichtshof in Hamburg endete. – wiederum gegen die Zahlung einer Kaution von 14 Millionen Dollar! Und auch ein Gericht in Nigeria sprach die vier Angeklagten im November 2019 frei. Die Seeleute waren also fast zwei Jahre gefangen auf ihrem Schiff.

Das Leid der Seeleute und ihrer Angehörigen ist kaum zu beschreiben, doch im Nachhinein muss klar gesagt werden, dass die Reederei und vor allem die Schweiz als Flaggenstaat sehr intensiv über diverse Kanäle von Anbeginn geholfen haben, die Situation zu lösen. Ohne den Schutz einer gut funktionierenden Diplomatie wäre es mit ziemlicher Sicherheit noch schlechter ausgegangen.

Zu Recht schreibt hierzu die NZZ, die soeben eine grosse Recherche zu diesem Fall vorgelegt hat: Es ist nicht selbstverständlich, dass ein Land wegen eines festgehaltenen Tankers den Internationalen Seegerichtshof anruft. «Viele Flaggenstaaten würden keinen Finger rühren», sagt Valentin Schatz vom Institut für Seerecht und Seehandelsrecht der Universität Hamburg. Für gewisse Länder sei die Beflaggung von Schiffen ein reines Geschäftsmodell, «für Geld rücken sie die Flagge heraus, ohne viel dafür tun zu müssen».

Die sogenannten Billigflaggen von Panama, Liberia oder den Cayman Islands etwa bieten für die Schiffsbesitzer wirtschaftliche Vorteile: Registrierung und Steuern sind tief, Sozialverpflichtungen und Sicherheitsanforderungen gering, internationale Verträge können umgangen werden. Das Nachsehen haben oft die Crews.

Wir als Nautilus International hingegen konnten von Anfang darauf vertrauen, dass die Schweiz ihre Verpflichtungen als

Nautilus Kampagne gegen Kriminalisierung: Fair Treatment

Dass aber überhaupt Seeleute das Risiko einer Kriminalisierung täglich eingehen müssen ist ein Skandal. Darauf weist Nautilus International schon seit langem mit einer Kampagne hin und arbeitet hier eng mit internationalen Behörden und anderen Gewerkschaften zusammen. Es bedarf hier dringend weiterer internationaler Lösungen, den in keinem anderen Bereich sind Arbeiter während und durch die Ausübung ihres Berufes von Gefängnis und Anklagen bedroht wie auf See oder auf den Binnenwasserstrassen. Bei Unfällen oder im Falle von vermeintlichen Straftaten sind die Crewmitglieder oftmals die Sündenböcke.

→ www.nautilusint.org/en/creating-change/campaigns/fairness-campaign/fair-treatment/

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

Leider lässt sich auch zu Beginn des neuen Jahres noch nicht abschätzen, wann sich unser Leben wieder normalisiert. Zwar sinken die Ansteckungsraten in den meisten Ländern allmählich wieder ab, doch die mutierten Virusvarianten bringen sehr viel Unsicherheit mit sich. Deshalb bleibt im Moment noch etwa unklar, wann die Flusskreuzfahrtindustrie endlich wieder starten kann. Dennoch hoffen wir für euch und eure Angehörigen alles Beste, bleibt gesund und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel.



Mit kollegialen Grüßen
Holger Schatz
 Nationalsekretär Nautilus Schweiz

Terminkalender

14. Januar 2021

ETF Section meeting,
 Inlandwaterways, online

2. Februar 2021

SVS Geschäftsleitung, online

9. Februar 2021

Nationalkomitee, Nautilus
 International, online

Vormerken:

22. Juni 2021

Nautilus Schweiz,
 Jahresversammlung und Seminar

Teuerungsindex

Jahresteuierung 2020

Schweiz	-0.0%
Belgien	+0.0%
Deutschland	+04.0%
Frankreich	+0.5%
Niederlande	+1.1%
Euroraum	+0.3%
Bulgarien	+1.2%
Polen	+3.7%
Rumänien	+2.3%
Tschechien	+3.3%
EU28	+0.7%

Quellen: OECD

Wir trauern um Albert Fritz



Albert bei unserem Interview im vergangenen November

Am 14.12.2020 ist Albert Fritz gestorben. Albert war als ehemaliger Rheinschiffer gewerkschaftlich aktiv und fast 70 Jahre in verschiedenen Schiffergewerkschaften Mitglied. Trotz Krankheit blieb er bis zum Schluss immer wach und begleite auch uns als Nautilus mit seinem Interesse und Ratschlägen. Noch im November konnten

wir ihn für ein Interview besuchen, das im Kompass nachgelesen werden kann. Ein Nachruf von Walter Stamm für den Schifferverein Basel findet sich auf

<https://drive.google.com/file/d/1LYPMJvI7F8pLufRixBcQ4Sf0NvPSyFE/view?usp=sharing>

→ Fortsetzung von Seite 1

Flaggenstaat mit Nachdruck ausführt und an Lösungen arbeitet. Auch die Reederei ABC kam Ihrer Fürsorgepflicht nach und wir konnten die Lohn- und Sozialversicherungspflichten kontrollieren.

Mit der Freilassung der ursprünglichen Crew endete die Farce jedoch noch nicht. Das Schiff blieb weiterhin vor Nigeria festgesetzt, denn Nigeria versuchte immer wieder mit diversen juristischen Einsprachen vorzugehen, auch weil die Schweiz und die Reederei auf Schadensersatz klagten- immerhin sind durch das Festsetzen des Schiffes millionenschwere Verluste entstanden und das Schiff muss durch die lange Festsetzung im feuchten Klima nun teuer renoviert werden. Der Rechtsstreit um Geld zwischen der Schweiz, ABC und Nigeria und das Schiff dauert bis heute an.

Nautilus und Schweizer Behörden sichern Löhne

Im Laufe des Jahres 2020 litt auch die neue Crew, die ABC zur Sicherstellung des Schifferhalts gewinnen konnte, unter der Situation, denn ohne Einnahmen kamen die Eigentümer in Zahlungsschwierigkeiten.

Zum Teil mussten die Seeleute – diesmal auch viele von den Philippinen – auf vier Monatslöhne warten, bis wir zusammen mit den Schweizer Behörden eine Lösung zur Finanzierung der Löhne gefunden hattenwurde.

Auch dies wäre ohne Schweizer Flagge nicht möglich gewesen.

Zwar hätten wir in einem solchen Falle juristisch gegen die Besitzer und Betreiber des Schiffes klagen können, doch bei einer kurz vor der Insolvenz stehenden Reederei wären diese Klagen ins Leere gelaufen und



Denkmal «Die Frau des Seemanns» in Odessa

von den Behörden eines Billigflaggenstaates wäre sicher kein Geld geflossen.

Auch konnte Nautilus aus einem Solidaritätsfond in der Schweiz für die Familien der Seeleute während der viermonatigen Wartezeit eine kleine Unterstützung organisieren.

Schweizer Flagge erhalten

Der Fall zeigt nachdrücklich wieder einmal, warum es für Seeleute besser ist, wenn Sie

unter dem Schutz eines "echten" Flaggenstaates mit einer funktionierenden Seeschiffahrtsbehörde und einer starken Diplomatie arbeiten. Insofern setzt Nautilus sich dafür ein, dass die Schweizer Flagge erhalten bleibt.

Wie wir berichtet haben steht die Schweizer Flotte stark unter Druck, sowohl im Inland wie auch aufgrund der drohenden Herabstufung der Flotte im Rahmen des Paris MoU. Hier werden Rankings vergeben, die Investoren und Kunden dazu dienen, die Seriosität eines Schiffes bzw. einer Flotte einzuschätzen. Weil es in jüngster Vergangenheit zwei grosse Pleiten von Schweizer Seereedern gab, Schiffe öfters festgesetzt wurden und dadurch weniger Inspektionen erhielten, die im Ranking des Paris MoU wichtig sind, droht die Schweiz auf die schwarze Liste zu kommen. Um dies zu verhindern, erlaubte die Schweiz mit einer neuen Verordnung im vergangenen Jahr, den Reedern kurzfristig die Flagge zu wechseln, um eine solche Herabstufung zu umgehen.

Die Gefahr, dass Reeder jedoch auch dauerhaft ausflaggen werden und so die Schweizer Schifffahrt langsam ihrem Niedergang entgegenzieht, ist aus Sicht der Schweizer Industrie jedoch schon länger gegeben. Dies habe vor allem mit der immer schwierigeren Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Flotte zu tun, etwa aufgrund der fehlenden Tonnagesteuer, die die Schweizer Reeder im internationalen Vergleich benachteiligt, oder auch einem veralteten Schweizer Seeschiffahrtsrecht aus dem Jahre 1953. Die Schweizer Seereeder haben deshalb nun eine Kampagne gestartet, um für den Standort Schweiz innerhalb der Schweizer Politik und Öffentlichkeit zu werben.

Die Wasserstraßen in Europa – ein juristisches Niemandsland mit zwei Ufern

Von Peter Baumgartner / Binnenschiff Journal 7.1.2021

Wenn das vereinte Europa für einheitliche Spielregeln in der Binnenschifffahrt hätte sorgen sollen, dann ist dieser Plan eindeutig „den Bach runter gegangen“.

April 2019, auf der Westerschelde in Holland kommt es zu einem schweren Schiffsunfall zwischen einem Flusskreuzfahrtschiff und einem Seeschiff. Auf dem Kreuzfahrtschiff werden mehrere Passagiere und ein Besatzungsmitglied verletzt. Alle lagen um Mitternacht, zum Zeitpunkt der Havarie, bereits in ihren Betten. Das war vielleicht ihr Glück, denn hätte der Aufprall die meist älteren Reisenden auf den Beinen überrascht, könnten die Unfallfolgen noch wesentlich schlimmer sein. Jedenfalls wurden beide Schiffe durch den Unfall schwer beschädigt.

Die holländische Untersuchungskommission begann sofort mit der Unfallforschung. Im Dezember 2020 legte die Kommission ihr umfassendes Prüfergebnis vor und aus den davon abgeleiteten Empfehlungen, die künftig helfen sollen, derartige Unfälle zu vermeiden, lassen sich schwere Mängel in der Gesetzgebung und deren Vollziehung erkennen. Im Grunde sagt die Kommission, ist niemand am Unfall schuld. Alle haben das gemacht, was gesetzlich vorgeschrieben und erlaubt ist. Und dennoch passierte der Unfall, musste der Unfall passieren, weil nach Murphy's Gesetz genau in solchen Fällen es nicht die Frage ist, ob ein Unfall passieren könnte, sondern nur wann die Katastrophe eintreten wird. Die Untersuchungsexperten stellten fest, obwohl das Fahrgebiet besondere nautische Kenntnisse erfordert und von allen möglichen Schiffen stark frequentiert wird, hatte keiner der beiden Kapitäne auf dem

Passagierschiff ausreichende Streckenkenntnisse. Schlimmer noch, der verantwortliche Kapitän kannte das Fahrgebiet überhaupt nicht. Dennoch hatten beide Kapitäne ein gültiges Schiffsführerzeugnis für die Fahrt. Die Kritik richtete sich also gegen die Behörde und die Reederei, die ihrerseits nicht sichergestellt haben, dass die notwendige Qualifikation auch tatsächlich vorhanden war. Außerdem ist im besagten Unfallgebiet die Kommunikationssprache Englisch oder Niederländisch vorgeschrieben. Beide Kapitäne (ein Serbe und ein Ukrainer) konnten nicht Niederländisch und der verantwortliche Kapitän sprach nur ungenügend Englisch. Die erforderliche Kommunikationsfähigkeit zwischen Schiff/Schiff oder Schiff/Land auf einer schwierigen Wasserstraße, war also nicht gegeben. Auch diese Kritik richtet sich an die Reederei, Behörden und insbesondere auch an das zuständige Ministerium, weil die

→ Fortsetzung von Seite 3

Einhaltung eindeutige Vorschriften nicht überwacht und Verfehlungen nicht exekutiert werden. Am Unfalltag gab es sogar wenige Stunden vor der Havarie einen nautischen Vorfall, der eine behördliche Kontrolle an Bord des Kreuzfahrtschiffes zur Folge hatte – Mängel wurden von den Beamten jedoch keine festgestellt. An die Rhein Zentralkommission, die durch den Europäischen Ausschuss für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt („CESNI“), seit 2015 für die gesamteuropäische Gesetzgebung in der Binnenschifffahrt zuständig ist, richtet sich die Kritik, dass es noch immer keine durchgängig einheitlichen Regeln gibt und schwere Mängel in den Ausbildungsstandards herrschen. Und dies, obwohl gerade die Flusskreuzfahrt in den letzten Jahren enorm zugenommen hat. Die Kritik der NL-Untersuchungskommission ist also vor dem Hintergrund zu sehen, dass eine stark wachsende Anzahl an Passagieren in ihrer eingeschränkten Selbständigkeit an Bord, den schweren Sicherheitsmängeln schutzlos ausgeliefert ist.

Passagiere und Besatzungen sind auf Binnenschiffen den Behördenversagen schutzlos ausgeliefert.

Szenenwechsel. Nur einen Monat später, am 29. Mai 2019, geschah in Budapest der nächste schwere Schiffsunfall. Wieder war die gleiche Reederei wie in Holland mit dem gleichen Typ-Schiff Unfallbeteiligter. Die Ähnlichkeiten mit dem Unfall in Holland mögen frappant erscheinen, sind aber typisch für Unfälle in der Binnenschifffahrt, die immer wieder festgestellt werden müssen. Auch Budapest steht für nautische Herausforderungen, die besondere Kenntnisse bei den Kapitänen erfordern und bestimmte technische Ansprüche an die Schiffe stellen. Auch hier gibt es einen starken Schiffsverkehr mit entsprechendem Regelungsbedarf, den es nicht gibt. Auch hier gibt es absurde Kommunikationsregeln, die immer wieder zu gefährlichen Situationen führen. Und auch hier

gibt es immer wieder Kritik an den zuständigen Behörden, deren Gesetzgebung weit hinter den Entwicklungen in der Binnenschifffahrt herhinken. Und auch hier berufen sich die Behörden und Reedereien ständig darauf, dass die (ungenügenden) Gesetze und Regeln eh brav eingehalten werden. In Budapest kam es zu einer Kollision zwischen dem Flusskreuzfahrtschiff und einem kleineren Ausflugschiff, die in der schönen Stadt Tag und Nacht in großer Anzahl verkehren. Bei diesem Unfall hatten die Passagiere am Kreuzfahrtschiff Glück. Ihnen geschah gar nichts. Die Passagiere und die Besatzung auf dem kleineren Schiff hatten hingegen keine



Viking Idun nach der Havarie in Holland

Chance. Noch ehe die meisten Passagiere erkannten, was da passiert, versank das Schiff bereits in der Donau. 33 Passagiere und die beiden Besatzungsmitglieder sind ertrunken. Nur sieben Passagiere konnten sich selber schwimmend retten. Ein Passagier wird noch immer vermisst. Anders als in Holland, gibt es in Ungarn allerdings noch immer keinen abschließend veröffentlichten Untersuchungsbericht. Ja nicht mal eine ausformulierte Anklage. Anders als in Holland, befindet sich nur der Kreuzfahrtskapitän nun schon bald zwei Jahre in Gewahrsam der ungarischen Justiz. Teils in Haft, teils elektronisch überwacht, darf der Ukrainer die

Stadt nicht verlassen. Ihm wird offensichtlich versucht, die gesamte Verantwortung am Unfall in die Schuhe zu schieben. Das intransparente und teils nicht öffentlich abgehandelte Verfahren lässt Spekulationen freien Raum. Öffentlich wurde, dass man dem 65-jährigen Kapitän bei Schuldbekennnis angeboten hat, nur neun, statt 12 Jahre im Gefängnis verbringen zu müssen. Es ist also gut möglich, dass die Justiz in Ungarn auf Zeit spielt und erwartet, dass der Ukrainer zermürbt durch die Perspektivlosigkeit vielleicht sogar schon vor der Urteilsverkündung stirbt. Die Chancen auf ein vorzeitiges Ableben, werden durch angeblich bestehende Herzprobleme und andere Erkrankungen – abgesehen von der psychischen Belastung, begünstigt. Ob überhaupt noch Haftfähigkeit besteht, kann nicht gesagt werden. Der Anwalt des Angeklagten schweigt. Überhaupt scheint in diesem Fall Schweigen die allgemeine Strategie zu sein.

Die beiden Beispiele zeigen jedenfalls, wie unterschiedlich die Gesetzgebung in der europäischen Binnenschifffahrt trotz nahezu identischer Voraussetzungen abläuft. Mit Ausnahme von Holland und abgesehen von der Schweiz, gibt es in ganz Europa keine qualifizierte und unabhängige Schiffsunfalluntersuchung. Ein „Zustand“, wie es ihn nur in der Binnenschifffahrt gibt und der abermals Ausdruck eines europäischen Multiorganversagens ist. Passagiere und abhängige Besatzungen werden so zum Spielball eines unqualifizierten Systems. Was Kapitänen nach einem Unfall passiert und wie ein Unfall abgehandelt wird, unterliegt allein der Willkür des jeweiligen Staates, wo der Unfall gerade zufällig passiert ist. Die sprichwörtliche Letztverantwortung des Kapitäns ist nur noch Makulatur.

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: 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
--	---