

Vier Tage reger Austausch mit
KollegInnen und Gästen aus aller Welt

Die Binnenschifffahrt-Sektionen von ETF und ITF tagten in Strassburg

Binnenschifffahrt ist ein wichtiger Verkehrsträger mit Potential, allerdings auch mit vielen rechtlichen und sozialen Problemen, nicht nur in Europa, sondern in allen Kontinenten. An vier Tagen informierten und diskutierten Vertreter von Gewerkschaften sowie Gäste von Behörden und Arbeitgeberverbänden aus aller Welt. Zunächst im Rahmen der ITF Sektionskonferenz, dann jener der ETF.

Im Anschluss an die ITF-Konferenz fand am 7. und 8. Juli in den Räumen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) das jährliche Seminar der Sektion Binnenschifffahrt der ETF (Europäische Transportarbeiter-Föderation) statt. Dieses mal unter dem Motto: Regulated and controlled – and also social?

Knapp 20 Delegierte und Vertreter der europäischen Gewerkschaften sowie eingeladene Vertreter der Arbeitgeber sowie Behörden wie Aquapol, der ZKR und auch der EU-Kommission diskutierten über verschiedene legislative Möglichkeiten einer weiteren Regulierung sozialer und technischer Aspekte der Binnenschifffahrt, die derzeit auf verschiedenen Ebenen geprüft und vorangetrieben werden.

Bekanntlich ist diese Ebene internationaler Diplomatie gerade auch für uns als Schweizer Gewerkschaft von enormer Bedeutung. Wie mehrfach schon an dieser Stelle erwähnt, werden wir – respektive vor allem das Hotelschiffpersonal - ja von der 2017 in Kraft tretenden EU-Arbeitszeitrichtlinie für die Binnenschifffahrt profitieren, vorausgesetzt die Schweiz folgt unserem Bemühen, die Richtlinie umzusetzen und somit für alle unter Schweizer Flagge operierende Schiffe verbindlich zu machen. Neben der weiter diskutierten und anstehenden



Die Teilnehmer des ETF-Sektionsseminars verfolgen den Beitrag der Vertreterin der EU-Kommission, Christel Rousseau

Vereinheitlichung der Sozialversicherungen (wir berichteten) wäre ein nächster Meilenstein die Harmonisierung der Anerkennung der Berufsqualifikationen.

Binnenschiffer als Beruf: Aufwertung, Stärkung und Vereinheitlichung

Hier haben die Sozialpartner in der Vergangenheit viel Arbeit investiert, was nun zu einem Vorschlag der EU-Kommission geführt hat. Im November diesen Jahres könnte das EU-Parlament die Richtlinie annehmen. Die Vertreterin der EU-Kommission Christel Rousseau erklärte in ihrem Vortrag, dass mit der Richtlinie ein „kompetenz-basierter Ansatz“ verfolgt werde, der die Attraktivität, Harmonisierung und sogar die Sicherheit des Sektors erhöhen soll. Ein einheitliches System der Anerkennung der Berufsqualifikationen für alle Binnenwasserstrassen Europas Sorge für Transparenz und Gerechtigkeit und sei ein wichtiger Schritt angesichts der in der Zukunft zu erwartenden Probleme bei der Rekrutierung von qualifiziertem Personal. Bekanntlich steht ein Grossteil der heutigen Schiffsführer kurz vor der

Pensionierung und wird nach jetzigem Stand kaum von qualifiziertem Jungen ersetzt werden. Ohne Gegensteuer würde dies zwangsläufig zu einem Kompetenzdumping führen, weil dann schlecht qualifizierte und unerfahrene Schiffer mittels Crash-Kursen als Schiffsführer eingesetzt werden würden. Auch erforderten die vielen technischen Modernisierungen eine Reform der Ausbildungsgänge. Auf dem Seminar bestätigte nochmals Myriam Chaffart, die politische Sekretärin der ETF-Sektion, dass die in der ETF angeschlossenen europäischen Gewerkschaften den Entwurf im Grundsatz begrüßen. Nick Bramley und Myriam Chaffart haben seitens der ETF in den vergangenen Monaten den Entwurf intensiv studiert und nun Verbesserungen vorgeschlagen, die im Wesentlichen sicherstellen sollen, dass es keine Ausnahmen in den Vorschriften gibt, die letztlich dem Unterlaufen der angestrebten Standards Tür und Tor öffnen würden.

➔ Zum Entwurf der EU Kommission für eine EU-Richtlinie <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/>

DE/1-2016-82-DE-F1-1.PDF

Die Verbesserung und Weiterentwicklung eines einheitlichen Systems der Berufsausbildung kann sich seit 2015 auch auf einen hochkarätig besetzten Ausschuss — CESNI - stützen, der generell die Entwicklung und Vereinheitlichung von technischen Standards für die europäische Binnenschifffahrt vorantreiben möchte. Ein wichtiger Strang ist hierbei eben auch die Anerkennung von Qualifikationen. Jürgen Rusche von der Arbeitgeberorganisation EBU bilanzierte auf dem ETF-Seminar die bisherige Arbeit von CESNI und seinen Ausschüssen und stellte das weitere Arbeitsprogramm vor. Für die Schweiz nimmt regelmässig Max Bühler vom Bundesamt für Verkehr BAV an den Sitzungen teil.

Bericht von der ITF-Konferenz auf Seite 3

CESNI

Der Europäische Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) wurde 2015 bei der ZKR eingerichtet, um die europäischen Regelwerke der Binnenschifffahrt zu harmonisieren. Der CESNI-Ausschuss führt die Mitgliedstaaten der ZKR und der Europäischen Union, die Europäische Kommission, internationale Organisationen einschließlich der Flusskommissionen sowie nichtstaatliche Vertreterorganisationen zusammen. Sein Sekretariat wird von der ZKR geführt. Der CESNI hat die Aufgabe, gemeinsam auf die Annahme einheitlicher Standards für den Rhein und das gesamte Binnenwasserstraßennetz der Europäischen Union hinzuwirken, mit dem Ziel, „die Sicherheit der Schifffahrt und den Umweltschutz im Bereich des Binnenschiffverkehrs zu verstärken, die Beschäftigung in der Binnenschifffahrt zu fördern und das Gewerbe attraktiver zu gestalten sowie die Beförderungsabläufe zu erleichtern und den internationalen Handel zu fördern“.

➔ www.cesni.eu

Liebe Leserin, lieber Leser



Mit grossem Bedauern vernahmen wir den Tod zweier ungarischer Kollegen am 11. September bei der Kollision des Flusskreuzfahrtschiffs Freya auf dem Mai-Donau Kanal bei Erlangen. Möglicherweise werden wir niemals erfahren, was zu dem Unfall führte. Weil die Kommandobrücke aus unbekanntem Gründen nicht wie vorgesehen herabgesenkt worden war, ist die Kabine

vollständig zerstört und nach Angaben der Staatsanwaltschaft nicht mehr untersuchbar. Schuldzuweisungen sind deshalb in diesem konkreten Fall unangebracht. Grundsätzlich jedoch herrschen insbesondere in der Flusskreuzfahrt Bedingungen, die immer wieder Fragen nach ausreichender Sicherheit aufwerfen.

Harald Ludwig, ein langjähriger Schiffsführer bei Viking River Cruises, zu dessen Flotte die Freya gehört, hat deshalb einige Gedanken aufgeschrieben, die wir hiermit anstelle eines Editorials veröffentlichen wollen.

Holger Schatz

Mit kollegialen Grüßen
Holger Schatz
Nationaler Sekretär Schweiz

Zwei tote Schiffer bei Unfall eines Schweizer Hotelschiffs

Liebe Kollegen,

den Angehörigen der auf der FREYA verunglückten Kollegen möchte ich mein aufrichtiges und tiefempfundenes Beileid aussprechen.

Mit dem Kollegen Istvan Kiss bin ich zwei Jahre auf der Viking SUN gefahren. Es betrifft mich sehr von diesem Unglück zu hören. Hoffen will ich, dass alle Umstände die zum Tod unserer Kollegen geführt haben, restlos aufgeklärt werden.

Jetzt haben zwei unserer nautischen Mitarbeiter für die Profitsucht der Unternehmer und des Managements mit Ihrem Leben bezahlt. Wann werden endlich die Behörden wach und machen dem Treiben um Gewinnoptimierung beim Bau der Kabinenschiffe und der schlechten Ausbildung der Kollegen endlich ein Ende.

Wann werden wieder Fahrpläne nach nautischen Gesichtspunkten geschrieben, Ruhezeiten eingehalten, Schiffe wieder mit ausreichend und gut ausgebildetem Personal besetzt? Wann werden Hotelschiffe nicht mehr an die erlaubten Grenzen sondern nach vernünftigem nautischem Menschenverstand gebaut und vor allen



Dingen zugelassen?

Wie viele Menschen müssen dafür noch Ihr Leben lassen? Wahrscheinlich wird man erst wach werden, wenn zahlende Passagiere ums Leben kommen und die Einnahmequellen in Gefahr sind. Dann wird es sicherlich zu spät sein.

Hoffen will ich, dass sich unsere Gewerkschaft die gleichen Fragen stellt und auch wir uns mehr organisieren und uns nicht mehr alles und um jeden Preis gefallen lassen. Hier zählt nicht mehr nur der Wohlstand des Einzelnen, hier geht es mittlerweile um die Zukunft und das Vertrauen in einen Berufsstand.

Vielleicht nimmt der Eine oder Andere meine Worte als Anlass zum Nachdenken. Wenn aus dieser Tragödie für die Zukunft Lehren gezogen werden und weiteres menschliches Leid verhindert wird, wäre ich sehr froh.

Euer ehemaliger tiefbetroffener Kollege.
Kapitän Harald Ludwig

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

HAUPTSITZ

1&2 The Shrubberies
George Lane
South Woodford, London
GB-E18 1BD
t +44 (0)20 898 6677
f +44 (0)20 8530 1015
e enquiries@nautilusint.org

Generalsekretär

Mark Dickinson MSc (Econ)

Terminkalender

4./6. Oktober ITF Sektion
Binnenschifffahrt, Brüssel

10. Oktober Nationalkomitee
Nautilus Schweiz, Basel

20. Oktober SVS Herbstapéro, Birs
Terminal, Birsfelden

28. Oktober CASS,
Sozialversicherungen, Strassburg

Fortsetzung des Berichts über die Konferenzen in Strassburg von Seite 1

ITF-Sektionskonferenz in Strassburg

Binnenschifffahrt auf aussereuropäischen Kontinenten: Potentiale und Spannungen

Unter dem Vorsitz von Nick Bramley fand am 5. und 6. Juli 2016 im Vorfeld des jährlichen ETF-Seminars der Sektion Binnenschifffahrt die zweijährlich stattfindende Sektionskonferenz der ITF in Strassburg statt. Am Treffen wurde ein weites Spektrum an Themen diskutiert, von denen die Mitglieder des Sektors betroffen sind. Am Meeting nahmen Delegierte aus den folgenden Ländern teil: Grossbritannien, den Niederlanden, Schweiz, Frankreich, Belgien, Bulgarien, Kroatien, der Tschechischen Republik, Russland, Deutschland, Panama, Uruguay, Argentinien und Brasilien.

In einer Dringlichkeitsentschließung forderten sie die argentinische Regierung auf, die ITF-Gewerkschaft Sindicato de Obreros Maritimos Unidos (SOMU) wieder in die Hände ihrer Mitglieder zu geben, nachdem ihre gewählte Führungsspitze im Anschluss an eine Polizeirazzia im Februar aus ihren Geschäftsräumen vertrieben und auf Kosten der Gewerkschaft wegen angeblicher Unregelmäßigkeiten vor Gericht gestellt worden war. Am 7. Juli reichte die ITF im Zusammenhang mit dem Vorgehen gegenüber der SOMU bei der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) eine Klage gegen Argentinien wegen der Verletzung von IAO-Übereinkommen ein.

Dazu der Vorsitzende der ITF-Sektion Binnenschifffahrt Nick Bramley: "Dies ist ein schwerwiegender

Angriff auf Gewerkschaftsrechte. Die SOMU ist auf internationaler Ebene als kämpferische Organisation bekannt. Hinter diesen Vorgängen steckt die Absicht, die gesamte Gewerkschaftsbewegung einzuschüchtern."

Die Gewerkschaften verabschiedeten noch zwei weitere Entschlüsse, von denen eine die Risiken thematisierte, die die neuen Schleusenanlagen im Panamakanal verursachen. Die Delegierten erklärten in diesem Zusammenhang ihre Bereitschaft zur Verteidigung der Rechte der Beschäftigten in der Mercosur-Region. In der zweiten Entschlüsselung bekräftigte die Sektion ihre Bereitschaft, im Bereich der Schleppschifffahrt aktiv zu werden, und regte die Gründung einer Arbeitsgruppe für in diesem Sektor tätige Arbeitnehmer/innen sowie eine weitere Konferenz zum Thema Schleppschifffahrt an.

Yuri Sukhorukov von der Russischen Seeleutengewerkschaft wurde zum stellvertretenden Vorsitzenden der ITF-Sektion Binnenschifffahrt gewählt. Die Offizierin der Binnenschifffahrt Cinthia Diaz von der argentinischen Gewerkschaft Centro de Patronos wurde einstimmig zur Jugendvertreterin gewählt. Sie erklärte, sie werde sich nachhaltig für die stärkere Beteiligung junger Gewerkschaftsmitglieder, insbesondere Frauen, an der Tätigkeit ihrer Gewerkschaften engagieren.



Cinthia Diaz (Bildmitte), die neue Jugendvertreterin der ITF Sektion, im Gespräch



Der neu gewählte stellvertretende Sektionsvorsitzende Yuri Sukhorukov neben Nick Bramley

Teuerungsindex

Jahresteuering Stand
August 2016

Schweiz	-0.9%
Belgien	+1.5%
Deutschland	+0.1%
Frankreich	+0.2%
Niederlande	+0.1%
Euroraum	+0.1%
Bulgarien	-1.4%
Polen	-0.5%
Rumänien	-1.4%
Tschechien	+0.3%
EU28	+0.0%

Quellen: BfS, Eurostat

Erhältlich im Sekretariat

Fachliteratur — auf Bestellung mit 20% Rabatt

«**Riverspeak**» — Binnenschiffahrtsglossar NL/DE/FR/EN
REKA-Checks — 1'000 Franken mit 20% Ermässigung

Nautilusartikel — Kappen, Mützen, Kugelschreiber, Mausmatten usw.

«**Ich kenne meine Rechte**» — Lehrlingskalender von A bis Z

«Kompass» vor 50 Jahren

Das Fahrtenbuch

Seit dem 1. Juli kontrolliert die Wasserpolizei in Deutschland, ob die Schiffsführer das nun vorgeschriebene Fahrtenbuch besitzen und die Eintragungen korrekt vornehmen. (...) Schon in dem internationalen Abkommen über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer, datierend aus den Jahren 1949 und 1950, wird eine höchstmögliche Fahrzeit von 16 Stunden erwähnt. (...) Die neue Kontrolle der Fahrzeiten hat auch noch einen zweiten Grund. Es ist doch kaum anzunehmen, dass rein aus sozialen Erwägungen der grosse Aufwand dieses Fahrtenbuch geschieht. Die Reedereien versuchen vielmehr, mit der Fahrzeitkontrolle den unlauteren Wettbewerb zu bekämpfen — ist es

doch eine unwiderlegbare Tatsache, dass manches Schiff, und zwar Reederei- wie Partikulierschiffe, mit einer unzureichenden Besatzung gefahren sind. (...)

Hie und da trifft man einen Kollegen, der es bedauert, nun nicht mehr eine selbstgewählte Anzahl von Überstunden fahren zu dürfen. (...) Diese Haltung ist verständlich, wenn man den aussergewöhnlich niedrigen Grundlohn kennt. (...)

Tatsache ist, dass nun mit der behördlich festgesetzten Fahrzeit dem Schiffsführer ein Stück Freiheit genommen wird. (...) Wenn er Lust hatte, ist er sehr früh ausgestanden und gefahren, solange es ihm gefallen hat. (...) Stand ein Feiertag vor der Tür und war die Möglichkeit

gegeben, diesen im Heimathafen zu halten, so gab es für manchen Schiffsführer kein Halten mehr. Es wurde auf die Zähne gebissen, der aufkommende Schlaf mit besonders starken Kaffee bekämpft. (...)

Nun wir werden uns mit Fahrtenbuch und Kontrolle abfinden müssen. Tröstlich ist es zu wissen, dass bekanntlich keine Suppe so heiss gegessen wird wie sie gekocht wurde und sich der Vater Rhein an den kleinen Widerwärtigkeiten der Bewohner auf seinem Rücken nicht stören wird. Wünschen wir, dass daran auch die Polizeibeamten denken, und vielleicht vor Feiertagen ihre Funktionen mit etwas mehr Toleranz ausüben!

Mitglied werden Word nu lid

www.nautilusch.org

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