

# KOMPASS NEWS

September-Oktober 2020

NAUTILUS  
INTERNATIONAL

The Union  
newsletter for  
Switzerland

Motion von EVA HERZOG (SP Schweiz)  
vom Bundesrat angenommen!

## Förderung des Gütertransports auf dem Rhein

Wir alle wissen, dass die Schifffahrt in der Theorie ein ökologischer und auch effizienter Verkehrsträger ist, allerdings gegenüber Strasse und Schiene deutlich benachteiligt ist. Gefordert sind deutlich höhere Investitionen in die Infrastruktur, auch um etwa dem Problem des Niedrigwassers zu begegnen, sowie die Förderung der Umstellung auf umweltfreundlichere Antriebssysteme. Das deutsche Verkehrsministerium legte 2019 immerhin einen Masterplan zur Förderung der Binnenschifffahrt vor, der mit insgesamt 1 Milliarde Euro die Binnenschifffahrt zukunftsfest machen soll. Auch die Schweizer Regierung wird seit langem aufgefordert, weit über den geplanten Bau des Hafengebäudes 3 in Basel hinaus, mehr zu investieren. Nun scheint mit einer Motion der Basler Ständerätin Eva Herzog Bewegung in die Sache zu kommen.

Eingereichter Text der Motion:

Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament eine Konzeption für die zukünftige Förderung des Gütertransports auf dem Rhein vorzulegen. Der Bundesrat schlägt in diesem Rahmen Massnahmen vor, wie die Rheinschifffahrt angesichts der Herausforderungen des Klimawandels weiterhin ihre



bedeutende verkehrspolitische Rolle, nicht zuletzt auch zur Sicherung der Landesversorgung der Schweiz, wahrnehmen kann. Sofern erforderlich, unterbreitet der Bundesrat dem Parlament eine Vorlage mit den dafür notwendigen Anpassungen der Rechtsgrundlagen, allenfalls verbunden mit einer Kreditvorlage.

Begründung:

Die Rheinschifffahrt ist als kostengünstiger und umweltfreundlicher Verkehrsträger für den Import- und Exportverkehr der Schweiz und damit nicht zuletzt für die Sicherung der Landesversorgung

der Schweiz schon seit langer Zeit von grosser Bedeutung. Das hat sich gerade auch während der Corona-Krise gezeigt, als der Gütertransport auf dem Rhein weiterhin ungehindert erfolgen konnte. Durch mit dem Klimawandel verbundene Einflüsse auf den Wasserstand (vor allem längere Niedrigwasserperioden) wird die Rheinschifffahrt in den kommenden Jahrzehnten vor besondere Herausforderungen gestellt. Denkbare Lösungsansätze zum Erhalt der Leistungsfähigkeit des Gütertransports auf dem Rhein bestehen bei der Anpassung der Schiffstypen, bei der Anpassung der Wasserstrasseninfrastruktur

des Rheins mit Fahrrinnenvertiefung und zusätzlichen Staustufen sowie digitalen Informationssystemen bezüglich Wasserstand-Prognosen. Die Umsetzung solcher Massnahmen ist notwendigerweise mit Investitionen verbunden. Zu prüfen ist, ob der Bund für diese und/oder die weiterhin erforderliche Bereitstellung der verschiedenen für den Gütertransport und -umschlag erforderlichen Hafenederinfrastrukturen eine finanzielle Unterstützung leisten soll. Ebenso sollen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in der Rheinschifffahrt gesetzt werden.

Fortsetzung auf Seite 3 →

**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

**Terminkalender**

- 20. Oktober**  
 Jahresversammlung SVS, Basel
- 20. Oktober**  
 Nautilus Schweiz, Nationalkomitee und Jahresversammlung, Basel
- 27. Oktober**  
 ETF Inland Navigation Section Meeting, Brüssel (online)
- 27. Oktober**  
 ETF River Cruise Working Group

**Teuerungsindex**

**Jahresteuering Stand August 2020**

Schweiz	-0.6%
Belgien	+0.5%
Deutschland	+0.9%
Frankreich	+0.9%
Niederlande	+1.7%
<b>Euroraum</b>	<b>+0.7%</b>
Bulgarien	+1.8%
Polen	+3.3%
Rumänien	+2.9%
Tschechien	+3.3%
<b>EU28</b>	<b>+1.0%</b>

Quellen: BfS, Eurostat

**Liebe Leserin, lieber Leser**

Leider müssen wir diesen Herbst und Winter mit Sorgen entgegensehen, steigen die Zahlen der mit dem Coronavirus infizierten Menschen weltweit wieder stark an. Die nasskalte Jahreszeit, in der Menschen sich viel in geschlossenen Räumen aufhalten müssen, lässt nicht vermuten, dass sich dieser Anstieg abflachen lässt. Umso wichtiger wird es sein, dass Anfang 2021 endlich ein wirksamer Impfstoff flächendeckend und bezahlbar zur Verfügung steht, um grosse Teile der Bevölkerung zu impfen.



Mit kollegialen Grüssen  
**Holger Schatz**  
 Nationalsekretär Nautilus Schweiz

Dann könnten auch der Schifffahrtsbetrieb wieder volle Fahrt aufnehmen, insbesondere die Flusskreuzfahrt. Viele der hier Beschäftigten hatten ihren Job verloren und/oder wieder einmal die Erfahrung gemacht, dass sie im Zweifelsfall schlecht von den Firmen behandelt werden (siehe den Beitrag auf der nächsten Seite). Die ganze Situation um Corona hat unsern Kampf für bessere Arbeitsbedingungen in der gesamten Schifffahrt nicht einfacher gemacht. Die Arbeitgeber werden versuchen, mit dem Verweis auf die Corona-Situation und die damit verbundenen wirtschaftlichen Probleme, unsere berechtigten Ansprüche nach besseren Löhnen, zurückzuweisen. Helft also alle mit, dass dies nicht gelingt und lasst uns zuversichtlich nach vorne schauen.

**Zukunft der Schweizer Hochseeflotte**



Am 11.9.2020 gab der Schweizer Bundesrat bekannt, dass in Zukunft die Schweizer Hochseereeder von der Schweiz „ausflaggen“, sich also in ein sogenanntes Billigflaggenland einschreiben können. Dies auch dann, wenn auf den Schiffen Bürgschaften des Bundes liegen. Auch sei der Zugriff des Bundes zur Sicherung der Landesversorgung gewährt. Damit reagiert der Bund offenbar auf die Zahlungsschwierigkeiten eines Schweizer Reeders mit 2 Schiffen, infolge derer auch die anderen Schweizer Reeder auf schwarze Listen zu kommen drohten. Dies hätte nach Angaben dieser Reeder zur Folge, dass sie als unseriös gelten würden und keine Aufträge mehr bekämen. Wir können nicht absehen, ob und wie weit nun tatsächlich die Ausflaggung in Anspruch genommen wird. Wir können nur noch einmal bekräftigen, dass aus Sicht der Seeleute das Arbeiten unter der Schweizer Flagge viele Vorteile hat. So hiess es bereits 2017 in einem Interview mit dem Schweizerischen Fernsehen SRF:

«Mit den Firmen, die unter Schweizer Flagge operieren, haben wir sehr gute

Gesamtarbeitsverträge, die auch tatsächlich funktionieren.»

In den Verträgen sei unter anderem ein Monatslohn von 4000 bis 5000 Franken für Offiziere vorgesehen. Das sei im internationalen Vergleich sehr gut, sagt Schatz. «Die Gesamtarbeitsverträge mit den Firmen, die unter Schweizer Flagge operieren, funktionieren.» Auch die Zusammenarbeit mit dem Schweizer Seeschiffahrtsamt sei gut. Dieses setze sich klar für die Einhaltung von internationalen Standards ein.

Solche Voraussetzungen seien für die Seeleute auf den Weltmeeren keineswegs die Regel. Schwarze Schafe seien häufig. «Bei solchen Staaten ist der Zugriff sowohl der Gewerkschaften als auch der internationalen Behörden schwieriger – entsprechend mehr kommt es zu Dumping.» Deshalb spiele die Schweizer Flagge auf dem hart umkämpften Markt der Hochseeschifffahrt eine wichtige Rolle, sagt Schatz. In einem kleinen, aber spürbaren Teil davon sichere sie den Arbeitnehmerschutz. Und als ein Glied in der Kette der seriösen Flaggen-Staaten komme ihr auch eine Vorbildrolle zu. »

→ Fortsetzung von Seite 1

Am 12.8.2020 hat nun der Bundesrat (Regierung) die Motion positiv bewertet. In der positiven Begründung des Bundesrates heisst es:

„Der Bundesrat anerkennt die bedeutende Rolle, die die Rheinschifffahrt für den Import- und Exportverkehr und die Landesversorgung einnimmt. Er ist bereit, die Chancen und Herausforderungen des Gütertransports auf dem Rhein für die kommenden Jahrzehnte grundlegend zu analysieren und darauf aufbauend zu prüfen, ob eine Anpassung von Rechtsgrundlagen, staatliche Finanzierungsinstrumente oder

andere staatliche Eingriffe angezeigt sind.“

Die Basler Ständerätin Eva Herzog, die generell als Unterstützerin der Schifffahrt gilt, äusserte sich erleichtert über die positiven Signale:

„Ich danke dem Bundesrat, dass er die Motion zur Annahme empfiehlt. Ich denke, es ist allgemein ein wichtiges Thema, allein schon was die Entwicklung des Klimas und den Gütertransport auf dem Rhein betrifft. Wir haben in den vergangenen Jahren in trockenen Zeiten gesehen, dass es durch den tiefen Wasserstand

Schwierigkeiten für den Transport gab. Die Meinung, dass die Schifffahrt ein wichtiges und ökologisches Transportmittel ist, das wir weiter fördern sollten, teilen viele Leute.

Jetzt ist in der Corona-Krise ein zusätzliches Argument für dieses Transportmittel hinzugekommen, indem die Landesversorgung auch in diesen Zeiten auf dem Wasser sichergestellt werden konnte. Wir haben gesehen, dass die Schifffahrt ein wichtiges Transportmittel auch in Zeiten allgemeiner Grenzschiessungen ist.

Ich möchte gar nicht mehr viele

Worte verlieren, es steht alles in der Begründung der Motion. Der Bundesrat empfiehlt die Motion zur Annahme, er ist bereit, uns einen Bericht zu machen, auch zu prüfen, ob tatsächlich Massnahmen zu ergreifen sind, ob allenfalls auch Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden müssen als Unterstützung vonseiten des Bundes, um dieses wichtige Transportmittel zu unterstützen. Ich hoffe auf den Zuspruch des Ständerates und dass Sie die Motion annehmen.“

Dies ist am 15.9.2020 dann auch erfolgt. Nun ist es am Nationalrat, dem Schweizer Parlament, sie ebenfalls anzunehmen.

## Arbeitnehmende in der Flusskreuzfahrt in der Corona-Krise. Rechtlosigkeit, fehlende soziale Absicherung, Ohnmacht

Bilanz und Ausblick der Gewerkschaft Nautilus International Basel, September 2020

Die Corona-Krise hat die europäische Flusskreuzfahrtbranche 2020 fast vollständig zum Erliegen gebracht und die Aussichten für das kommende Jahr sind ungewiss. Dies hat zu einem massiven Umsatz- und Gewinneinbruch geführt, in dessen Folge viele Reedereien und Betreiber wirtschaftlich in Nöte geraten. Besonders problematisch ist dabei die Situation des Bordpersonals. Die Krise bringt ihre ohnehin oftmals nur unzureichende soziale Absicherung besonders deutlich zum Ausdruck.

Viele Unternehmen haben sich anständig verhalten und sich um das Personal gekümmert. Es wurden die rechtlichen Möglichkeiten ausgeschöpft, etwa indem Kurzarbeitergeld bei den staatlichen Behörden beantragt wurde. Einige Unternehmen haben von sich aus auf eigene Kosten Lohnfortzahlung über das gesetzliche Niveau geleistet. Andere hingegen – und dies sind leider keine Einzelfälle – haben den Mitarbeitern gekündigt, obwohl Kurzarbeitergeld möglich gewesen wäre. Diese Firmen

haben den damit verbundenen administrativen und auch finanziellen Aufwand (Sozialbeiträge müssen vom Arbeitgeber beglichen werden) auf Kosten der Beschäftigten gescheut. Dies ist genauso inakzeptabel wie die vielen uns bekannten Einzelfälle von unwürdigen Umständen im Zusammenhang mit den kurzfristigen Kündigungen. So fehlten Endabrechnungen oftmals oder waren inkorrekt, Urlaubs- und Freitage wurden einkassiert etc.

### MANGELNDE SOZIALE RECHTE IN DER EU UND DER SCHWEIZ

Darüber hinaus sind zwei strukturelle Probleme der sozialen Rechte des oftmals aus Osteuropa stammenden Bordpersonals in dieser Krise deutlich zutage getreten.

#### Diskriminierung osteuropäischer Beschäftigter bei Arbeitslosigkeit

Die meisten Beschäftigten mit Wohnsitz in einem osteuropäischen Land erhalten nach ihren Einsätzen für westeuropäische Firmen, für die sie ordentliche Beiträge in die jeweilige westeuropäische Arbeitslosenversicherung eingezahlt haben, bei Arbeitslosigkeit nur den in ihrem Heimatland geltenden, meist gedeckelten niedrigen Tarif. So hat etwa eines unserer Mitglieder aus Rumänien, der jahrelang in der Schweiz auf sein Gehalt von



knapp 3300 Euro brutto Beiträge für die Arbeitslosenversicherung gezahlt hatte, nun 75 Euro Arbeitslosengeld, während seine deutschen oder holländischen Kollegen bei knapp 2000 Euro liegen. Hier sind die Sozialpartner

auf europäischer Ebene branchenübergreifend gefordert, Druck auf die EU-Kommission auszuüben, um eine gesamteuropäische Reform dieser strukturellen Diskriminierung zu bewirken.

#### Hire and Fire: Mangelnder Kündigungsschutz in der Schweiz

Auch wenn während des Lockdowns Firmen, die unter Auftragsmangel leiden, überall in Europa Kündigungen aussprechen konnten, so ist dies in der Schweiz aufgrund fehlenden Kündigungsschutzgesetzen besonders einfach möglich, selbst bei langgedienten Mitarbeitern. Die Schweiz wurde hierfür von der ILO auf eine schwarze Liste gesetzt und aufgefordert gesetzliche Verbesserungen einzuführen. Wir als Nautilus unterstützen hier die Bestrebungen des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes, den Druck auf den Schweizer Bundesrat zur Kurskorrektur zu erhöhen.

**MIT DEN AUGEN EINES SCHIFFSJUNGEN**

Statt des »Kompass vor 50 Jahren« druckten wir hier in gekürzter Fassung die Erinnerungen von Albert Fritz, die er seit 2012 für den »Bullaug« verfasst hat. Albert Fritz ist seit 65 Jahren Mitglied der Gewerkschaft und wird im nächsten Kompass (nicht wie geplant dieses Mal) im Interview u.a. über die Gründung der Sektion Schifffahrt im VHTL - einer der Vorläufer von Nautilus – erzählen.

# Volksabstimmung am 29. November zum Hafenbecken 3

In Kürze stimmen die Basler Bewohner darüber ab ob ein neues Hafenbecken 3 kommt. Dies würde dann Teil des trimodalen Terminals Gateway Basel Nord werden.

Wir möchten an dieser Stelle noch einmal auf unsere Position von 2014 verweisen. Hier erklärten wir, den nötigen Ausbau und die Modernisierung der Hafeninfrastruktur hätte es besser Rheinseitig in Kleinhüningen geben können. Doch hier will man eben mit Immobilien Geld verdienen.

Wir sind also keine Befürworter des Hafenbeckens 3. Wir konzentrieren uns jedoch bereits heute darauf, Forderungen zur verbindlichen Einhaltung von Sozialstandards zu stellen durch alle Firmen – ob in der Schifffahrt, Strassentransport, Hafenumschlag oder Schiene – die die öffentlich finanzierte Infrastruktur nutzen werden, sollte das Hafenbecken 3 sowie dann das Terminal kommen. Diese Forderungen werden wir in Zukunft vertiefen und konkretisieren.

Bereits 2014 haben wir folgende Forderungen formuliert:

**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



- Ausreichend breite Ein- und Ausfuhrschneissen für sichere Navigiervorgänge
- Ausreichend ruhige Liegeplätze für die Ruhezeiten mit Stromzufuhr
- Zugang zu sozialer Infrastruktur im Hafen (Imbiss, Cafes)
- Freier Internetzugang im Hafenaerial
- Die Vergabe der Betreiberrechte

für den aus öffentlichen Geldern finanzierten Containerterminal Nord kann nur an Unternehmen erfolgen, die einerseits die Sozialpartnerschaft anerkennen. Andererseits muss es sich zur Vermeidung unlauteren Wettbewerbs um neutrale Unternehmen handeln, welche nicht zugleich auch Interessen etwa als Reederei verfolgen.

**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: .....

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 .....