

KOMPASS NEWS

November-Dezember 2019

NAUTILUS
INTERNATIONAL

The Union
newsletter for
Switzerland

Mit Transparenz und Zusammenarbeit zu guter Arbeit im Flusskreuzfahrtsektor

Die Schweizer River Advice Gruppe und Nautilus International unterzeichnen Pionier-Gesamtarbeitsvertrag

Die River Advice Gruppe, führendes Managementunternehmen für die Flusskreuzschiffahrt, und die unabhängige, im maritimen Sektor weltweit aktive Gewerkschaft Nautilus International, unterzeichnen in Basel einen Pionier-Gesamtarbeitsvertrag.

Robert Straubhaar, CEO und Hauptaktionär der River Advice Gruppe, und Holger Schatz, Nationalsekretär Sektion Schweiz von der Gewerkschaft Nautilus International, unterzeichneten am 1. November 2019 einen Gesamtarbeitsvertrag für die rund 3000 River Advice Beschäftigten, die auf Flusskreuzfahrtschiffen für verschiedene Reiseveranstalter und Schiffseigentümer in Europa tätig sind. Der Vertrag gilt ab



der Saison 2020.

Neben den Mindestlöhnen – sowohl für das Hotel- wie auch für das nautische Personal – steht die kooperative, transparente

Zusammenarbeit der Sozialpartner im Bereich der Umsetzung von angemessenen Arbeitszeiten im Zentrum dieses Vertrages.

Die Sozialpartner haben erkannt, dass nur eine umfangreiche Transparenz den Schutz der aus verschiedenen Ländern stammenden Beschäftigten gewährleisten kann, gerade weil territorial häufig wechselnde Einsatzgebiete, Schiffe mit unterschiedlichen Flaggen, sowie sprachliche und kulturelle Barrieren eine gewisse Verletzlichkeit des Personals mit sich bringen.

Dieser Vertrag ist ein Meilenstein auf dem langen Weg zu einer sozialverträglichen Regulierung und zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen in diesem Sektor und ist auch Teil der koordinierten Bestrebungen der europäischen Sozialpartner, die Branche rechtssicher und sozialverträglich zu gestalten.

With transparency and cooperation towards excellent performance in the river cruise sector

The Swiss River Advice Group and Nautilus International Sign Pioneering Collective Agreement

The River Advice Group, leading management company in the river cruise business, and the independent trade union Nautilus International, globally active in the maritime sector, sign pioneering collective agreement in Basel.

Robert Straubhaar, CEO and main shareholder of the River Advice Group, and Holger Schatz, national secretary Swiss sector of the trade union Nautilus International, have signed a collective agreement this November. The agreement affects approximately 3'000 River Advice employees working on river cruise ships for various tour operators and ship owners in Europe.

In addition to minimum wages for both hotel- and nautical staff, the transparent cooperation of the social partners in the area

of implementing appropriate working hours is at the center of this contract.

The social partners understand that only extensive transparency can guarantee the protection of multinational employees, precisely because frequent changes of territory, vessels under a variety of flags, as well as cultural and language barriers, entail a certain staff vulnerability.

This contract is a milestone on the long way to socially acceptable regulations and improvements of the working conditions in this sector. It is also part of the coordinated efforts of the European social partners to create a legally watertight and socially acceptable industry.

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

- 19. November**
 Gespräch Arbeit im Hafen,
 Departement für Wirtschaft, Basel
- 2. bis 4. November**
 Donaukommission, Bratislava
- 27. November**
 SGB Vorstand, Bern

Teuerungsindex

Jahresteuierung Stand
 September 2019

| | |
|-----------------|--------------|
| Schweiz | +0.7% |
| Belgien | +1.8% |
| Deutschland | +1.6% |
| Frankreich | +1.5% |
| Niederlande | +2.5% |
| Euroraum | +1.4% |
| Bulgarien | +2.6% |
| Polen | +1.8% |
| Rumänien | +3.9% |
| Tschechien | +2.3% |
| EU28 | +1.6% |

Quellen: BfS, Eurostat

Liebe Leserin, lieber Leser

Seit mehreren Jahren stellt der Kampf für bessere Arbeitsbedingungen in der Flusskreuzfahrt einen zentralen Schwerpunkt unserer Arbeit dar. Mit dem Gesamtarbeitsvertrag für knapp 3000 Menschen an Bord der von der River Advice Group gemanagten Schiffe haben wir nun einen grossen Schritt gemacht. Davon profitieren letztlich auch die Schiffer auf den anderen Sparten der Binnenschifffahrt, wie Container oder Tanker. Denn die Hotelschiffe haben in den letzten Jahren den Druck auf die Arbeitsbedingungen insgesamt erhöht und zu einem Dumping nach unten geführt. Ohne die Hilfe vieler Angestellten, die direkt von den Schiffen aus uns über die Arbeitsbedingungen informiert haben, den Medien Interviews gegeben haben oder auch mit uns vor Gericht gegangen sind wäre dieser Erfolg nicht möglich gewesen.



Mit kollegialen Grüssen
Holger Schatz
 Nationalsekretär Nautilus Schweiz

Dieser GAV (Gesamt-, bzw. Tarifvertrag) ist nur ein Anfang. Auch mit diesem GAV sind die Löhne und die gesamten Arbeitsbedingungen noch weit davon entfernt, um den Arbeitsplatz an Bord eines Binnenschiffes akzeptabler zu machen. Aber die Standards, die nun erreicht wurden, sind deutlich über jenen, die weiterhin wohl für sehr viele andere Firmen und Schiffe gelten werden. Deshalb werden wir den Druck auf die anderen Firmen aufrechterhalten.

Mit kollegialen Grüssen



ETF Binnenschifffahrtsseminar in Genua: Bessere Regeln für das Crewing in der Binnenschifffahrt

Ausgehend von der Studie "Towards a Sustainable Crewing System" (TASCS), die auch in Basel während des Nautilus Seminar im Juni 2016 vorgestellt wurde, berieten die europäischen Gewerkschaften, nach welchen Grundsätzen die zukünftigen Crewing-Regeln für die europäische Binnenschifffahrt festgelegt werden sollten.

Das Seminar fand vom 28. bis 30. Oktober 2019 in Genua statt und wurde von den Kollegen der italienischen Gewerkschaften als Gastgeber ausgerichtet. Anwesend waren auch Jörg Rusche, der Geschäftsführer von CESNI bei der ZKR in Strassburg sowie Bart van Gent vom niederländischen Verkehrsministerium.

In der Presseerklärung zum Seminar schreibt die ETF:

"Die ETF unterstützt uneingeschränkt das Ziel, europaweit gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen. Die Aufrechterhaltung der Sicherheit ist unerlässlich und kann nur durch eine ausreichende und qualifizierte Besetzung an Bord gewährleistet werden. Darüber hinaus geht die Umsetzung neuer Anforderungen an die Besetzung Hand in Hand mit der Einführung eines Arbeitszeiterfassungsgeräts, wie beispielsweise eines intelligenten/digitalen Fahrtenschreibers, dessen wirtschaftliche, technische und rechtliche Machbarkeit während des Seminars geprüft und bestätigt wurde."



MV Viking Sigyn Foto: Wikimedia Commons

Schiffsunfall in Budapest am 29.5.2019

HABLEÀNÝ versus VIKING SIGYN

Eine Analyse von FORUM INLAND SHIPPING (FIS) Kompetenzzentrum Binnenschifffahrt

Peter Baumgartner / 13.11.2019

Fast 6 Monate nach dem schweren Schiffsunglück befindet sich der ukrainische Kapitän einer Schweizer Reederei noch immer in Gewahrsam der ungarischen Justiz. Die bis dato veröffentlichten Informationen zum Ablauf der Ermittlungen im Fall des Schiffsunglücks in Budapest, lassen viel Spielraum für Spekulationen. Offensichtlich soll der ukrainische Kapitän allein zum Opfer gemacht werden. Zum Opfer für ein System, dem er zwar dienen, es selber aber nicht beeinflussen kann.

Das gesamte Verfahren in der Causa ist erkennbar fokussiert auf die Frage, welche Fehler hat der Kapitän auf dem Kreuzfahrtschiff gemacht, die letztlich zum Versenken des Ausflugschiffes geführt haben. Alle anderen Umstände, die eventuell auch zum Unfall geführt haben könnten, spielen in der Ermittlung keine Rolle. Jedenfalls ist es öffentlich nicht wahrnehmbar. Dabei lohnt es sich, ein paar Fragen zu stellen. Zum Beispiel, spielen wirtschaftliche Verflechtungen eine Rolle bei der Untersuchung?

Einige, dem inhaftierten Kapitän anfangs zur Last gelegte Anschuldigungen wurden inzwischen verworfen, weil sie nicht haltbar, oder schlicht erfunden waren. Dennoch werden die möglichen Hintergründe des Unfalles nicht untersucht. Unter welchen Arbeitsbedingungen musste der Ukrainer bei der Schweizer Reederei arbeiten? Schließlich ist es amtlich bekannt und durch zahlreiche Polizeikontrollen bestätigt, dass die Arbeitsbedingungen in der Flusskreuzfahrt generell oft desaströs

sind. Sechzehn und mehr Arbeitsstunden pro Tag sind für Kapitäne die Regel und nicht die Ausnahme.

Es ist bekannt, dass das gesunkene Schiff zu einer Flotte von Schiffen in Budapest gehört hat, die mehrheitlich sehr alt und für das heutige Verkehrsaufkommen nautisch höchst bedenklich sind. Allen Warnungen zum Trotz wurde nichts unternommen, um das hohe Gefahrenpotential wenigstens zu reduzieren. Aber auch ganz neue Schiffe haben heute schiffbauliche „Eigenheiten“, die zu Lasten der Sicherheit gehen und gefährliche Situationen geradezu provozieren können. All das spielt bei der gegenständlichen Untersuchung jedoch keine Rolle. Im Gegenteil. Ähnlich gelagerte Unfälle haben schon bisher zu keinerlei Änderungen im Schiffsbau geführt. Ist auch nicht notwendig, weil „schuld“ ist immer der Kapitän.

Niemand stellt im Zusammenhang mit dem Unfall die Frage, welche Rolle die Donaukommission in der Causa spielt, die sogar ihren Sitz in Budapest hat und sich zum Unfall vor der eigenen Haustüre bisher nicht geäußert hat. Diese Behörde hat jedoch die internationale Verpflichtung, die Donauschifffahrt zu regeln. Die Frage ist, gibt es zumindest in Gefahrenbereichen ein Sicherheitskonzept, das den Namen verdient? Bekannt ist jedenfalls seit Jahren, dass die Notfall Infrastruktur vielerorts nicht (zeitnah) vorhanden ist. Die Gewerkschaft kritisiert: „Die Europäisierung der Binnenschifffahrt hat bisher nur eines erreicht, es wurde ein

riesiger rechtsfreier Raum erschaffen, auf dem sich Unternehmer rechtswidrig austoben können wie sie wollen.“ Und weiter, „die Behörden sind nur Erfüllungsgehilfen für Unternehmen“. Schwerwiegende Vorwürfe, denen bisher von keiner Seite widersprochen wurde.

Vor diesem Hintergrund ist auch die Rolle von CESNI zu hinterfragen. Der Europäische Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) wurde schon 2015 eingerichtet, um die europäischen Regelwerke der Binnenschifffahrt zu harmonisieren. CESNI führt die Mitgliedstaaten der Rheinzentralkommission, der Europäischen Union, die Europäische Kommission, internationale Organisationen einschließlich der Flusskommissionen, sowie nichtstaatliche Vertreterorganisationen zusammen. Regeln der Sicherheit für die europäische Binnenschifffahrt sollen dabei einen hohen Stellenwert haben. Man stellt sich jedoch die Frage, warum die meisten Kreuzfahrtschiffe ausgerechnet unter Schweizer Flagge fahren, wo doch für alle Länder in Europa die gleichen Regeln gelten sollten?

Diese und viele andere offene Fragen werden nie erörtert, weil es in Ungarn wie in vielen anderen Ländern auch, gar keine Schiffsunfalluntersuchung gibt, die geeignet wäre, unabhängig von der Schuldfrage die Ursachen eines Unfalles zu erforschen. Für Juristen reicht es, einen Schuldigen zu verurteilen. Präventionsarbeit wird so unmöglich.

Statt des »Kompass vor 50 Jahren« drucken 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 am Ende der Serie über die Gründung der Sektion Schifffahrt im VHTL – einer der Vorläufer von Nautilus – erzählen.

Mit den Augen eines Schiffsjungen, Teil 6 (zweiter Abschnitt)

Samstag, 1. Juli 1949, 13. Uhr Niederlande

Plötzlich drosselte unser Schlepper die Fahrt und gab ein Achtung Signal. Wir waren inzwischen vor der Hafeneinfahrt von Wemeldingen, in den wir nun einführen. Bei solchen Manövern musste die ganze Besatzung jeder auf seinem Platz bereit sein. Der Schiffsführer im Steuerhaus, Matrose und Schiffsjunge auf dem Vordeck, um die Drahtseile zu verkürzen und einzuholen oder das Schiff abzustoppen und festzumachen. In Notfällen setzte man die Anker als Notbremse ein, ausgenommen in Schleusen. Auf den Schleppschiffen müssen Geschwindigkeit, Wind und Strömung im Voraus ins Manöver einbezogen werden. Motorschiffe hingegen können jederzeit mit der Schiffsschraube und dem Motor das Manöver beeinflussen. Während des Schleusenvorgangs kamen mehrere Händler an Bord und boten ihre Waren

feil. Man hörte sie von weitem kommen, sie hatten alle Klumpen an den Füßen. Sie riefen wie Marktschreier: Gemüse, Fleisch, Speck, Eier, Milch, Butter, Brot, Gebäck, Fisch, Muscheln. Das Schleusen dauerte etwa 30 Minuten. In dieser Zeit holten die Händler die bestellten Waren bei sich zu Hause ab und brachten diese dann direkt an Bord. Das Schleusentor öffnete und wir konnten unsere Reise durch die Oosterschelde, Richtung Antwerpen fortsetzen. Und so tuckerten wir weiter mit unserem Dampfschlepper Richtung Hansweert. Dort war die holländische Zollstation, an der die Schiffe nach Belgien ausklariert mussten. Das dauerte meistens bis zu zwei Stunden. Nachdem die Formalitäten erledigt waren, konnten wir unsere Fahrt fortsetzen. Es waren drei Schleusen und wir passierten die Mittelschleuse. (...)

So fuhren wir aus dem unteren Vorhafen von Hansweert und kamen auf die Westerschelde, die letzte Teilstrecke nach Antwerpen. (...) Die Westerschelde war ganz anders strukturiert: schmaler. Aber wie Edi mir erklärte, ein tieferes

Fahrwasser, wo auch die grossen Seeschiffe fahren konnten. Plötzlich kam von hinten ein Riesenschiff, ganz in grauer Farbe! Dies war ein Kriegsschiff. Es kam näher; es war ein belgischer Kreuzer. Edi forderte mich auf, sofort die Nationalflagge am Heck kurz tief- und dann wieder hochzuziehen, um ihn zu grüssen. Ich dachte, Edi wolle mich hochnehmen und fragte, was das Ganze soll! Er erklärte mir, dass es üblich sei, Kriegsschiffe so zu grüssen. Ich lief sofort aufs Achterdeck und senkte langsam die Flagge (Edelweiss 4 fuhr unter belgischer Flagge). Als ich diese langsam hisste, senkte sich die Flagge auf dem Kreuzer. Er erwiderte damit seinen Gruss. Ich war sehr überrascht und auch ein bisschen stolz, dass das grosse Schiff mich und uns grüsste. (...) So kamen wir nach Lillo an der belgischen Grenze, wo wir vom Zoll, der mit einem Boot kam, längsseits abgefertigt wurden. Das dauerte lediglich 20 Minuten. Nun stieg die Spannung langsam: In der Ferne konnten wir bereits die Silhouette von Antwerpen sehen.

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

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



| | |
|--|--|
| <p>Name & Vorname/Naam:</p> <p>Adresse/Adres:</p> <p>PLZ + Ort/Postcode + plaats</p> <p>Land:</p> <p>Email:</p> <p>Telefon/Telefoon:</p> <p>Arbeitgeber/Werkgever:</p> <p>Beruf/Functie:</p> | <p>Ich erkläre den Beitritt zur Gewerkschaft Nautilus International.</p> <p>Ich anerkenne die Statuten und Reglemente der Gewerkschaft Nautilus International.</p> <p>Opzegging van het lidmaatschap dient schriftelijk te geschieden met inachtneming van een opzeggingstermijn van drie kalendermaanden (Statuten Regel 5).</p> <p>Ort/Datum:</p> <p>Unterschrift/Handtekening</p> |
|--|--|