

KOMPASS NEWS

März-April 2021

NAUTILUS
INTERNATIONAL

The Union
newsletter for
Switzerland

Förderung der Rheinschifffahrt durch den Bund auf gutem Weg

Motion Herzog nun auch im Nationalrat angenommen

Wir alle wissen, dass die Schifffahrt ein ökologischer und auch effizienter Verkehrsträger sein kann, 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, mehr zu investieren. Wie wir bereits letztes Jahr berichtet haben, hat die Basler Ständerätin Eva Herzog (SP) einen entsprechenden Antrag (Motion) eingereicht.

Nachdem bereits der Ständerat der Schweiz am 15.9.2020 die Vorlage angenommen hat, hat im Dezember 2020 auch der Nationalrat mit 136 Ja zu 49 Nein-Stimmen dem Antrag (Motion) von Eva Herzog, Ständerätin Kanton Basel-Stadt mit deutlicher Mehrheit zugestimmt.

Damit ist der Weg frei für eine konkrete konzeptionelle Ausarbeitung einer Förderung des Gütertransportes auf dem Rhein durch den Schweizer Bund.



Quelle Foto: Port of Switzerland

Eva Herzog wird mit ihrem Know-How nun dafür sorgen, dass das Bundesamt für Verkehr als verantwortliche Behörde eine gute Vorlage erarbeitet. Auch die Schweizerische Vereinigung für Hafen und Schifffahrt (SVS) wird dies unterstützen. Mit im Boot ist auch Katja Christ (Grünliberale), die als Sprecherin der Kommission für Verkehr und

Fernmeldewesen KVF des Nationalrates die Vorlage vor dem Rat vertreten hatte.

Sie schreibt hierzu im SVS- Aktuell

“Unterstrichen sei an dieser Stelle, dass es nicht darum geht, eine staatliche Ökonomie aufzubauen. Es gilt, für die privaten Unternehmen in der Logistik die

besten Voraussetzungen zu schaffen, damit auch die Schifffahrt als Verkehrsträger ihre Vorteile in die Logistikketten einbringen kann. Damit kann der privatwirtschaftliche Markt, der uns hilft, sowohl die Klimaziele zu erreichen als auch die Landesversorgung sicherzustellen, mit Anreizen

unterstützt werden. Es geht also mitnichten darum, die Schifffahrt zu verstaatlichen oder einzelne Firmen zu bevorzugen und andere zu benachteiligen: Das wäre ein grosses Missverständnis! Die strategisch ausgerichtete Position von Basel als Tor zur Schweiz auf dem Wasserweg soll gestärkt werden. Mit dem Ja zum Hafenbecken 3 hat der Kanton Basel-Stadt zudem gezeigt, dass er ökologische Verkehrslösungen will, dass er bereit ist zu investieren und dass er an die Schifffahrt als wichtigen Player glaubt. (...)

Es freut mich als Nationalrätin aus dem Kanton Basel-Stadt sehr, dass Bundesbern den Gütertransport auf dem Rhein unterstützt. Mit der Totalrevision des Gütertransportgesetzes 2015 wurden die Rheinhäfen und die Rheinschifffahrt erstmals mit den Verkehrsträgern Bahn und Strasse im Kombinierten Verkehr gleichgestellt. Dies führt dazu, dass der Bund nun neben Terminalanlagen auch Hafeninfrastrukturen für den Kombinierten Verkehr (Hafenbecken 3) mitfinanzieren kann“.

Eingereichter Text der Motion:

Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament eine Konzeption für die zukünftige Förderung des Gütertransportes 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.

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

- 23. März 2021**
SVS Geschäftsleitung, online
- 30. März 2021**
Vorstand SGB, Bern und online
- 22. April 2021**
ETF Section meeting,
Inlandwaterways, online
- Vormerken:**
12. Oktober 2021
Nautilus Schweiz,
Jahresversammlung und Seminar

Teuerungsindex

**Jahresteuierung 2021,
Stand Februar**

Schweiz	-0.4%
Belgien	+0.3%
Deutschland	+1.6%
Frankreich	+0.8%
Niederlande	+1.9%
Euroraum	+0.9%
Bulgarien	+0.2%
Polen	+3.6%
Rumänien	+2.5%
Tschechien	+2.1%
EU28	+0.9%

Quellen: Eurostat

Liebe Leserin, lieber Leser

Eigentlich war vor zwei Monaten die Hoffnung da, im Frühling ein optimistischeres Editorial schreiben zu können. Doch leider ist immer noch nicht abzusehen, wann sich all unser Leben wieder normalisiert. Für uns als Gewerkschaft heisst dies nach wie vor viel trockene Arbeit und weitestgehender Verzicht auf Schiffsbesuche. Damit fällt auch der so wichtige direkte Kontakt zu euch vor Ort bei eurer Arbeit weg. Nun hoffen wir auf ein gesteigertes Impftempo auf dem europäischen Kontinent, so dass wir ab Juni wirklich endlich wieder losziehen können.



Mit kollegialen Grüssen
Holger Schatz
 Nationalsekretär Nautilus Schweiz

Wir haben vorsorglich die Jahresversammlung vom 22. Juni auf 12. Oktober verschoben, so dass wir sicher viele Mitglieder im Herbst live sehen können. Nach wie vor gilt natürlich, dass auf Anfrage einzelne Mitglieder zu uns ins Büro kommen können.

**Mindestlohn in Basel ja!
 Nautilus unterstützt
 jedoch Ausnahmeregelung
 für Arbeit ausserhalb der Schweiz**

Im Juni wird es in Basel eine Abstimmung über die Initiative "Kein Lohn unter 23 Franken" geben. Nautilus unterstützt dies, möchte jedoch eine Ausnahmeregelung unterstützen, die Arbeit auf Binnenschiffen ausserhalb der Schweiz davon ausnimmt. Unsere Begründung im Wortlaut:

Wir sind überzeugt, dass ein in Basel-Stadt erlassener allfälliger Mindestlohn, - sollte er dann auch ausserhalb der Schweiz gelten – keinerlei positive Auswirkungen für Binnenschiffer hätte. Weder für die auf einem Schweizer Schiff noch für die unter einer anderen europäischen Flagge arbeitenden Arbeitnehmende.

Faktisch würde überhaupt niemand einen solchen Mindestlohn bekommen, da es keine Unternehmen mehr geben würde, die mit Sitz in Basel Flusskreuzfahrten auf dem Rhein oder der Donau anbieten würden. Mit grosser Wahrscheinlichkeit

würde es zu einer massiven Verlagerung von Arbeitsplätzen in Flaggenstaaten wie Malta oder Zypern, oder osteuropäischen Ländern kommen. Zwar müsste dann auch wie heute schon z.B. der deutsche Mindestlohn (derzeit 9.35 Euro) eingehalten werden. Allerdings lägen die Leistungen der entsprechenden Sozialversicherungen deutlich unter Schweizer Niveau und generell ist dort eine Kontrolle der Arbeitsbedingungen sehr erschwert.

Wir und unsere Partner innerhalb der ETF (European Transport Workers Federation) sind sehr bemüht, die Arbeitsbedingungen in dieser Branche europaweit schrittweise und koordiniert anzuheben. Eine Anwendung eines möglichen Baselstädtischen Mindestlohns auf Schweizer Schiffe im Ausland würde dieses Anliegen vielmehr konterkarieren.

ETF Section Inlandwaterways news:

ETF brings together key stakeholders in discussion on sustainability

To kick off Sustainable Transport Days, the ETF brought together key players in EU transport and beyond to reflect on the future of these industries. Their contributions confirmed the fundamental truth about transport today: fair transport is not a reality, but an objective that can only be attained through collective action that will support a paradigm shift.

Speakers described the European transport sectors of today, where the blind pursuit of competition has resulted in liberalisation, deregulation, and social dumping. The ongoing global pandemic has further uncovered the often precarious and harsh working conditions. It brought to our attention the realities of seafarers stranded around the world, delivery workers exposed to health risks, the fragility of the aviation industry, and exposed the urgent need for change.

“We are tired of those who want to teach us a lesson on how transport works! We have enough of choices that are ignoring workers,” said ETF GS Livia Spera. “Nobody knows better than our members that transport policies have not been working for workers, and the future does not look any better.”

The conversations, however, didn't stop at the description of our current, rather bleak, present. The speakers focused on the ways our current and future challenges can be overcome, ranging from collective bargaining, policy tools, everyday union action to questioning prevailing practices.

One thought was repeated throughout: a truly sustainable future and fair transport can never be achieved if transport workers are left out of policies and strategies.

Transport workers are actually the ones that keep transport sectors moving, as simply put by Matej Zakonjšek, Director of Transport Community. Livia Spera, Diana Holland, Assistant General Secretary of Unite the Union, and Oleg Grygoriuk, first Vice



Chairman of MTWTU, all emphasised the fact that social dialogue and collective bargaining are key tools to achieving this. And now is the time for unions to shout about it. As Steve Cotton, ITF General Secretary, pointed out: “This is our opportunity to reboot our loud voice.” We have a long way ahead of us, as decades of encouraging competition above all else have left collective bargaining systems underdeveloped.

Pedro Nuno Santos, Portuguese Minister of Infrastructure and Housing, stressed the need to turn away from the obsession with competition, deregulation, and liberalisation that influenced transport policies over the last decades. We should develop strong, common, and, most importantly, binding standards instead, suggested MEP Karima Delli, to prevent social dumping. It is precisely the current lack of binding rules in the Commission's Sustainable and Smart Mobility Strategy that puts implementation

under question. Social and environmental standards are key to workers and societies' wellbeing, and making them mandatory would confirm the decision-makers' commitment to change. On this, Adina-Ioana Vălean, European Commissioner for Transport, highlighted the importance of such conversations and agreed that these were issues to be raised.

Shaping the future where transport is fair is a huge challenge, speakers agreed. And it is one that will require a strong political willingness from all sides to overcome it.

Workers can play a huge role in this process, as they know the industry's reality and are in the best position to make recommendations on how to improve the sector. At the end of the day, cooperation and solidarity can help us address the issues and come up with policies that include a social dimension.

These principles are the foundations of Sustainable Transport Days discussions amongst transport unions for the next days to transform fair transport from objective to reality.

ETF Position Paper: Navigating our way to a sustainable future

ETF IWT section issues a position on Inland Waterways Transport's role in the green transition, emphasising the need for significant investments to make the sector environmentally and socially sustainable.

<https://bit.ly/31q48PY>

Nautilus International zur Bundesratsvorlage “Bundesgesetz über die Tonnagesteuer auf Seeschiffen” vom Februar 2020

Die Schweizer Sektion der Gewerkschaft Nautilus International, die Seeleute auf Schiffen unter Schweizer Flagge vertritt, begrüsst die mögliche Einführung einer Tonnagesteuer für Hochseeschiffe in der Schweiz, insofern diese geeignet ist, eine weitere Ausflaggung von Schweizer Hochseeschiffen in sogenannte Billig- oder Offshoreregister (sogenannte Flags of Convenience) wie den Bahamas, Liberia oder den Marshall-Islands zu stoppen oder gar umzukehren. Nautilus International und der weltweite Dachverband der nautischen Gewerkschaften ITF beobachten seit Jahren, wie sogenannten Billigflaggenländer mit extrem niedrigen Steuern und einer völlig unzureichenden Regulierung im Bereich Arbeitnehmerschutz, Umweltauflagen und Sicherheit um die Einflaggung von Seeschiffen buhlen.

Demgegenüber verfügen Flaggenstaaten wie die Schweiz, die sich vollständig internationalen maritimen Abkommen wie beispielsweise dem MLC der ILO (Maritime Labour Convention) unterwerfen über seriöse und gut funktionierende Kontrollregime im Rahmen der sogenannten Flag-State-Control. In der Schweiz ist hierfür das Seeschiffahrtsamt in Basel (SMNO - Swiss Maritime Navigation Office) zuständig.

Unsere langjährige Erfahrung, gerade aber auch die jüngeren Vorfälle von Kidnapping von Seeleuten durch Piraten oder der sündenbockhaften Inhaftierung von Seeleuten mit zweifelhaften juristischen Vorwürfen in Nigeria, zeigen wie Seeleute unter Schweizer Flagge im Krisenfall, aber auch bei üblichen arbeitsrechtlichen



Streitfällen, nicht nur durch uns als Gewerkschaft, sondern eben durch die Schweizer Behörden und im Zweifelsfall der Schweizer Diplomatie, einen herausragenden Schutz geniessen, der unter den sogenannten Billigflaggen in der Regel nicht gegeben ist.

Seit dem Wegfall der Bürgschaftsgarantien der Schweiz für Schiffe unter Schweizer Flagge ist es zu einem stetigen Rückgang der Schweizer Flotte seit 2016 gekommen (derzeit noch 17 Schiffe). Das durchaus problematische System der Bürgschaften hatte das Fehlen einer Tonnagesteuer aus Sicht von Reedereien ausgeglichen und die Schweiz als Flaggenstaat attraktiv gemacht. Dieser Vorteil ist nun entfallen und über kurz oder lang wird es keine Schiffe unter Schweizer Flagge mehr geben (im Gegensatz zu den ca. 900 Schiffen mit "Schweizer" Eigentümern oder Niederlassungen, die aber eben unter sogenannten Billigflaggen registriert sind).

Natürlich sendet die Tonnagesteuer aus Sicht des Kampfes für gerechte Steuerregimes falsche Signale, da sie nicht die Gewinne, sondern die Kapazität pauschal besteuert.

Es ist aber Tatsache, dass praktisch alle Flaggenstaaten diese Steuer in der nun vom Bundesrat vorgeschlagenen Form erheben. Insofern bräuchte es einen internationalen Effort, dieses System in der Hochseeschiffahrt generell zu reformieren. Hiervon sind wir jedoch weit entfernt, weshalb ein Schweizer Verzicht auf diese Steuer keine Verbesserung aus Arbeitnehmersicht bewirken würde. Im Gegenteil, die bestehenden Arbeitsplätze auf den 17 Schweizer Fallgenschiffen, würden sicher in Dumpingländer abwandern, sobald die noch gewährten Bürgschaften des Bundes auslaufen.

Entscheidend für uns ist die Tatsache, dass die Gesetzesvorlage zwingend den Reedereien vorschreibt, die eine solche Tonnagesteuer in der Schweiz nutzen würden, mindestens 60 % ihrer Schiffe unter Schweizer oder einer EU-Flagge zu registrieren und damit den angesprochenen Regularien zu unterwerfen. Natürlich würden wir uns hier einen höheren Prozentsatz (mit Mindestsatz für die Schweiz) wünschen, doch dies ist die in der EU übliche Mindestnorm. In Abstimmung mit internationalen Gewerkschaften plädieren wir also für eine Zustimmung zur Gesetzesvorlage.

Das Gesetz befindet sich nun bis Ende Mai 2021 in der Vernehmlassung, danach wird es in National- und Ständerat behandelt.

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» Lehrschriftkalender 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.
.....	Ich anerkenne die Statuten und Reglemente der Gewerkschaft
Adresse/Adres:	Nautilus International.
.....	
PLZ + Ort/Postcode + plaats	Opzegging van het lidmaatschap dient schriftelijk te geschieden
.....	met inachtneming van een opzeggingstermijn van drie
Land:	kalendermaanden (Statuten Regel 5).
Email:	
Telefon/Telefoon:	Ort/Datum:
Arbeitgeber/Werkgever:	
Beruf/Functie:	Unterschrift/Handtekening