

KOMPASS NEWS

März-April 2019

NAUTILUS
INTERNATIONAL

The Union
newsletter for
Switzerland

Wir haben in der letzten Ausgabe darüber berichtet, dass die EU der Schweiz einen sogenannten Rahmenvertrag aufdrücken will, der aus Arbeitnehmersicht verheerende Folgen hätte. Nun liegt das Rahmenabkommen Schweiz-EU vor und es übertrifft alle Befürchtungen:

Ja zu einem sozialen Europa, zur Personenfreizügigkeit und zu starken Arbeitnehmerrechten für alle! Unterzeichnen auch Sie den Aufruf:

Freiheit, Gleichheit und soziale Sicherheit setzen sich gegenseitig voraus. Darum darf das Prinzip «Gleiche Löhne für gleiche Arbeit am gleichen Ort» nicht verletzt werden. Die Personenfreizügigkeit mit der EU und starke flankierende Massnahmen (FlaM) gehören untrennbar zusammen. Sie stellen gemeinsam einen grossen sozialen Fortschritt für die Schweiz dar.

Rechte müssen durchgesetzt werden

Prinzipien wie «Gleicher Lohn» nützen nur, wenn sie auch in der Praxis durchgesetzt werden. Auf europäischer Ebene klafft diesbezüglich eine grosse Lücke. Die schwache EU-Durchsetzungsrichtlinie zum Lohngleichheitsprinzip wird vom Europäischen Gerichtshof regelmässig zu Ungunsten der Arbeitnehmenden ausgelegt.

Lohnkontrollen wirken präventiv

Für die Durchsetzung des Lohngleichheitsprinzips muss jedes Land entsprechend seinen konkreten Verhältnissen sorgen. In der Schweiz gibt es dafür die FlaM. Sie sind zwar nicht perfekt – aber nach Einschätzung des Europäischen Gewerkschaftsbundes dennoch vorbildlich. Denn gute Gesamtarbeitsverträge, mehr verbindliche Mindestlöhne und Kontrollen in jährlich 45'000 Firmen wirken: Fast ein Viertel der kontrollierten Firmen muss zu tiefe Löhne korrigieren. So haben die FlaM Lohndumping in Grenzen gehalten und ein Absacken der Tieflohne verhindert.

Genügend Kontrollen müssen auch bei Entsendebetrieben und Selbständigen möglich sein. Denn Kurzaufenthalter in Risiko-branchen sind besonders gefährdet. Sie erhalten oft keine Schweizer Löhne. Davon profitieren einheimische und ausländische Lohndumpingunternehmen. Faire Arbeitgeber haben das Nachsehen. Ohne wirksame

JA zu einem sozialen Europa
zur Personenfreizügigkeit
zu starken Arbeitnehmerrechten

FlaM würde das ganze Lohngefüge ins Rutschen kommen – mit unabsehbaren Folgen für alle Lohnabhängigen in der Schweiz.

Der Vertragsentwurf verschlechtert den Lohnschutz

Auch für die EU-Kommission war bisher klar, dass das hohe Lohnniveau in der Schweiz einen besonderen Schutz benötigt. Der vorliegende Vertragsentwurf zum Rahmenabkommen gibt nun aber dem «Marktzugang» und insbesondere den Interessen der Entsendebetriebe Vorrang. Konkret... droht eine massive Reduktion der Zahl der Kontrollen insbesondere im Entsendebereich und bei den Scheinselbständigen;... werden Kontrollen mit einer kürzeren Voranmeldezeit für Entsendebetriebe erschwert... sind Kauttionen und damit wirksame Bussen für die meisten fehlbaren Firmen nicht mehr zulässig... werden Dienstleistungssperren sowie Sanktionen der paritätischen Kontrollorgane eingeschränkt.

Künftig soll der Massnahmenkatalog der EU-Durchsetzungsrichtlinie bestimmen, welche FlaM die Schweiz erlassen kann und welche nicht. Neue FlaM wären daher kaum mehr möglich, auch wenn sie angesichts immer neuer Dumpingpraktiken dringend nötig wären. Auslegestreitigkeiten würden durch – bzw. in Bezugnahme auf – den Europäischen Gerichtshof entschieden. Damit steht das ganze funktionierende sozialpartnerschaftliche Vertrags- und Kontrollsystem auf dem Spiel.

Starke Arbeitnehmerrechten für eine offene Schweiz in einem sozialen Europa

Die Öffnung des europäischen Arbeitsmarktes darf nicht zum Freipass für Unternehmen verkommen, Arbeitskräfte aus Tieflohnländern auszubeuten und die Löhne zu senken. Starke und für alle gleiche Arbeitnehmerrechte müssen dem entgegenwirken. Wer dies missachtet, bereitet Fremdenfeindlichkeit, Diskriminierung und engstirnigem Nationalismus den Boden. Länder wie Grossbritannien und Deutschland machen heute diese Erfahrung. Das wollen wir nicht. Wir sind für einen starken Schutz der Löhne und Arbeitsbedingungen und gegen jede Diskriminierung, damit wir die Personenfreizügigkeit in Europa bewahren können. Den bevorstehenden Abstimmungskampf gegen die SVP-Initiative zur Abschaffung der Personenfreizügigkeit, bei dem das gesamte Verhältnis mit der EU auf dem Spiel steht, ist nicht zu gewinnen, wenn der Lohnschutz in der Schweiz durch die EU geschwächt worden ist.

Aus all diesen Gründen lehnen die Unterzeichnenden den vorliegenden Entwurf zum institutionellen Rahmenabkommen der Schweiz mit der EU ab. Es muss nachgebessert werden.

Jetzt unterzeichnen:

<https://loehne-statt-grenzen-schuetzen.ch/#unterzeichnen>



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

Terminkalender

- 25. März**
 River Cruise Action Week,
 Pressekonferenz, Basel
- 27. März**
 Demonstration Fair Transport
 Europe, Brüssel
- 30. April**
 CASS, Sozialversicherungen,
 Strassburg

Vormerken

- 18. Juni**
 Jahresversammlung und Seminar
 Nautilus, Basel

Teuerungsindex

**Jahresteuerung Stand
 Februar 2019**

Schweiz	+0.7%
Belgien	+2.0%
Deutschland	+1.7%
Frankreich	+1.6%
Niederlande	+2.6%
Euroraum	+1.5%
Bulgarien	+2.4%
Polen	+1.3%
Rumänien	+4.0%
Tschechien	+2.4%
EU28	+1.6%

Quellen: BfS, Eurostat

Liebe Leserin, lieber Leser

Eine neuere Studie des deutschen Bundesamts für Güterverkehr zur Binnenschifffahrt bestätigt wieder einmal, was wir alle längst wissen. Die Anzahl der jungen Leute, die eine Ausbildung als Binnenschiffer/in in Deutschland beginnen in Deutschland ist leicht rückläufig. Da zugleich viele Schiffsführer, Steuermänner und Matrosen derzeit und in Zukunft in Pension gehen werden droht ein Fachkräftemangel. Es ist für uns als Gewerkschaft klar, dass dies nur durch eine höhere Attraktivität des Berufs geändert werden kann, sprich Löhne und Arbeitsbedingungen müssen attraktiver werden. Dies haben diverse Institutionen auf europäischer Ebene auch erkannt und diverse Schritte eingeleitet um wieder mehr junge Leute für den Beruf zu begeistern. **Wir wollen uns dem Thema während unseres öffentlichen Seminars am 18. Juni im Basler Volkshaus widmen. Dr. Stefan Paulus, Leiter des Schifferkollegs in Duisburg wird uns dabei über die neuesten Entwicklungen der beruflichen Ausbildung zum Binnenschiffer/in informieren.**

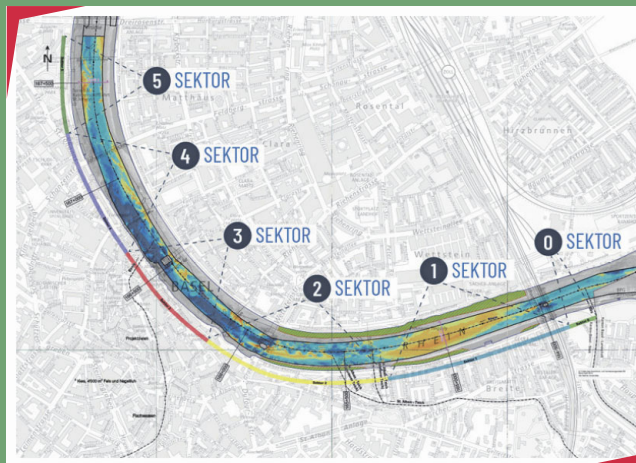


Mit kollegialen Grüßen
Holger Schatz
 Nationalsekretär Nautilus
 Schweiz

Ich hoffe, dass viele Mitglieder von Nautilus sich diesen Termin fest vormerken.

Korrektur Schifffahrtsrinne auf dem Basler Rhein erfolgreich abgeschlossen. Schwerer beladene Schiffe können nun passieren

Die Bauarbeiten für die Korrektur der Schifffahrtsrinne konnten im Februar 2019 erfolgreich abgeschlossen werden. Die Arbeiten, welche Mitte Juli 2018 aufgenommen wurden, konnten schneller als geplant, unfallfrei und mit geringen Einschränkungen für die Rheinschifffahrt durchgeführt werden. Die Gesamtkosten beliefen sich bei 4.2 Mio. CHF.



Quelle: Port of Switzerland

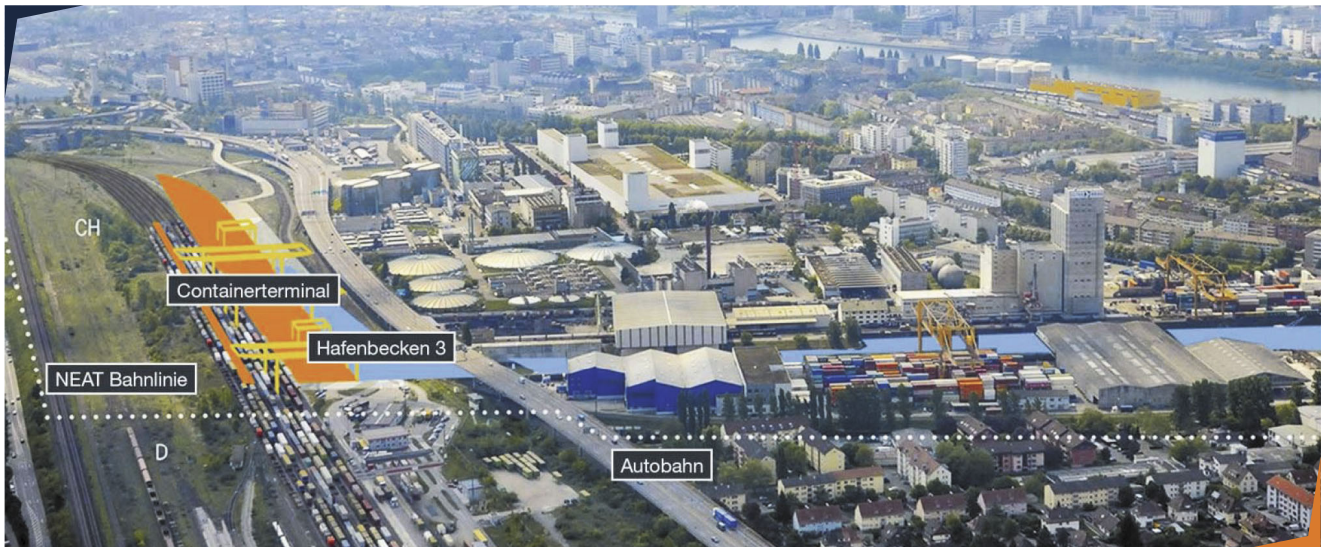
Dank der Massnahme können pro Schiff 300 bis 340 Tonnen mehr geladen werden, wie es an der Medienkonferenz hiess. Die Massnahme, welche im Bericht zum Klimawandel des Bundesrates verankert ist, verbessert nun nachhaltig die Erreichbarkeit und Wettbewerbsfähigkeit der südlichen Häfen Birsfelden und Auhafen Muttenz.

Die Schweizerischen Rheinhäfen als Bauherr und Financier geben sich erfreut, dass mit der Korrektur Schifffahrtsrinne die gewünschte nautische Verbesserung erreicht ist, die gleichzeitig einen Mehrwert für Schifffahrt und Ökologie darstellt. Ein weiterer wichtiger Meilenstein im Rahmen des Aktionsplans Schifffahrt konnte somit umgesetzt werden.



ABSTIMMEN

Bitte nimm an unserer monatlichen Umfrage zu einem aktuellen Thema der Schifffahrtsindustrie teil.
Glaubst du das Schiff-Filterabgasanlagen mehr Probleme schaffen als sie lösen?
www.nautilusint.org/ch/veranderungsprozess/Abstimmen/



Quelle: Gateway Basel-Nord

Trimodale Hafenbecken 3 ist auf dem Weg

Der Basler Regierungsrat hat im Januar 2019 die Mittel dafür beim Kantonsparlament beantragt und Swissterminal ist mit der Klage wegen Wettbewerbsverzerrung vor Gericht gescheitert.

Der Gateway Basel Nord auf dem Gelände des früheren Badischen Rangierbahnhofs soll den Gütertransport auf Strasse, Schiene und mit dem Binnenschiff mit einer leistungsfähigen Container-Umschlagsinfrastruktur verbinden. Wesentliches Element dafür ist der Bau eines neuen Hafenbeckens 3, mit dem Container-Güterschiffe direkt an den neuen Terminal geführt werden können und der schiffsseitigen Anschluss vom Rhein her ermöglicht wird.

Das Gateway Basel Nord und das neue Hafenbecken sind die strategische Antwort der Schweiz und des Standorts Basel auf die wachsenden Herausforderungen im Bereich des internationalen und nationalen Güterverkehrs mit immer mehr Container-Transport und zunehmenden Kapazitätsengpässen auf Straße und Schiene. Vor diesem Hintergrund seien zusätzliche Umschlagskapazitäten zu schaffen, mit denen vermieden werden könne, dass Güterverkehre vor der Landesgrenze auf die Strasse gelangten und in bzw. durch die Schweiz unnötig auf der Strasse transportiert würden, so der Hafenbetreiber SRH.

Der Basler Regierungsrat beantragte nun beim Grossen Rat (Kantonsparlament) die Bewilligung von 115,53 Mio. CHF (ca. 102,3 Mio. €). Davon sind 89,9 Mio. CHF für ein bedingt rückzahlbares Darlehen an die Schweizerischen Rheinhäfen vorgesehen. 25,12 Mio. CHF werden für den Kauf der notwendigen Landflächen und die Entsorgung von belastetem Bodenaushub durch den Kanton eingesetzt. Die übrigen Kosten für den Bau des Hafenbeckens 3 werden durch den Bund übernommen. Dieser hat aufgrund der nationalen Bedeutung der Rheinhäfen und des trimodalen Terminals einen Förderbeitrag in Höhe von 40 Mio. CHF in Aussicht gestellt.

Das Vorhaben der SRH umfasst den Bau des eigentlichen Hafenbeckens und der notwendigen nautischen Anlagen, Anpassungen auf der Landseite (u.a. Abfangung der A2 Autobahnbrücke, Anpassungen an Gleisanlagen), den Landerwerb, Naturschutzmassnahmen sowie die erforderlichen Bauprojektierungs- und -durchführungskosten. Die Gesamtkosten belaufen sich auf rund 155 Mio. CHF (ca. 138 Mio. €), wovon der Kanton Basel-Stadt 115,5 Mio. CHF trägt. Die Finanzierung des neuen Hafenbeckens durch den Kanton Basel-Stadt steht unter dem Vorbehalt, dass die vom Bund vorgesehene Mitfinanzierung des Vorhabens nach dem Beschluss des Kantons rechtskräftig verfügt wird.

Der Schiffsanschluss an den Gateway Basel Nord stellt laut SRH für die Rheinschifffahrt und den Hafenstandort Kleinhüningen die Zukunftssicherung im wachsenden Containerimport/-export dar. Er garantiere dank der Trimodalität attraktive internationale Logistikverbindungen und sichere mit einem landseitig hohen Bahnanteil eine nachhaltige Abwicklung der dichten und wachsenden Verkehrsströme auf dem wichtigsten europäischen Güterkorridor.

Betrieb Anfang 2024 geplant

Zeitlich wird das neue Hafenbecken 3 nach dem neuen Containerterminal, welches sich vor Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens (Baubewilligung) befindet, realisiert. Gemäss aktuellem Planungsstand soll der Bau des Hafenbeckens bis Ende 2023 abgeschlossen und die Anlage Anfang 2024 in Betrieb genommen werden. Das entsprechende Bauprojekt liegt bereits vor. Das Plangenehmigungsverfahren zum Erlangen der Baubewilligung wird nach Vorliegen der Zustimmung des Grossen Rats zum Finanzierungsbeitrag des Kantons eingeleitet. Bewilligungsbehörde ist das Bundesamt für Verkehr (BAV). Die Plangenehmigung für das Terminal wird Frühling 2019 erwartet.

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 5 (dritter Abschnitt)

1. Juli 1949

Es fiel mir bei denjenigen Holländern auf, mit denen ich in Kontakt kam, dass, nachdem sie festgestellt hatten, dass ich Schweizer war, sie mir immer denselben Satz sagten: Was habt ihr für ein Glück, dass ihr den Krieg nicht miterleben musstet. Das zeigte mir, wie sehr der vergangene Krieg sie noch beschäftigte. Wie mir Erika auf dem Weg zum Einkaufen erzählte, trafen sich die Schiffer in Kneipen, wo sie von ihrem Spediteur den Papierkrieg erledigen liessen. Das war dann der gemütliche Teil des Landgangs. Man konnte es mit dem Spediteur absprechen, das Ganze etwas in die Länge zu ziehen, wenn man am Abend nicht mehr zu Tal fahren

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

wollte. Erika erklärte mir noch auf dem Weg zur Kneipe, dass wir heute nicht mehr weiterfahren würden, da wir beim holländischen Zoll nicht fertig einklariert würden. Gleichzeitig warnte sie mich, dass die Schiffer in der Kneipe versuchen würden, mich mit Bier oder Schnaps abzufüllen. So Neulinge wie ich wären für sie ein dankbares Opfer. Inzwischen trafen wir bei der Kneipe ein, in der sich schon mehrere Schiffer befanden. Beim Eintreten schlug uns Lärm und eine Rauchfahne entgegen; die Luft war zum Schneiden dick. Wir wurden gleich mit Hallihallo begrüsst und schon kam das erste Bier auf mich zu! Hier wurde nur noch holländisch gesprochen und ich war erstaunt, wie viel ich verstehen konnte. So haben wohl die Lektionen in Holländisch auf dem Schulschiff ihre Wirkung gezeigt. Die Art Kneipe war Neuland für mich, es war ganz anders als bei uns in der Schweiz. Die Gäste sassen nicht an Tischen, sondern standen dichtgedrängt an einem langen Tresen (Bar); es standen meistens nur ein paar kleine Tische mit Stühlen an den Fenstern zur Verfügung. Der Lärmpegel wurde immer höher. Die Luft wurde vom Zigaretten-, Zigarren und

Pfeifenrauch immer stickiger. Schiffsführer De Koninck stellte mich den Schiffern vor und es war, wie Erika gesagt hatte. Sie warteten buchstäblich auf ihr Opfer! Als frischer Schmelzer war ich echt gefordert. Kapitän Näf kam auf mich zu und teilte mir mit, dass wir heute nicht mehr weiterfahren; da könne er ja auch ein Glas Bier trinken. Zudem warnte er mich, gleich wie Erika, ich solle mich nicht abfüllen lassen. Und schon stand ein weiteres Glas Bier an meinem Platz! Ich lachte in mich hinein und freute mich über das Geschehen. Tatsächlich habe ich dann auch nur ein Glas Bier getrunken, da ich die Warnungen ernst genommen habe. Erika war natürlich als einzige Frau sehr begehrt bei den Männern, was sie sichtlich genoss, liess sich aber auch nicht abfüllen. (...)

Beim Einschlafen liess ich mir den ganzen Tag noch einmal Revue passieren und kam zum Schluss: Diesen Tag werde ich mein Leben lang nicht vergessen. Mein erster Tag in Holland mit vielen neuen Eindrücken und netten Leuten. Der nächste Tag begann mit Aufstehen um 7 Uhr; ich wollte nichts verpassen.

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