

KOMPASS NEWS

März-April 2018

NAUTILUS
INTERNATIONAL

The Union
newsletter for
Switzerland

Binnenschifffahrt – Arbeitszeitverordnung

Erläuterungen von Schiffsführer Harald Ludwig

Kolleginnen und Kollegen,

als frisch gebackener freier und unabhängiger Schiffsführer möchte ich die Plattform der Gewerkschaft nutzen und mich zur Situation in der Europäischen Binnenschifffahrt äussern. Diese Meinung ist natürlich vollkommen subjektiv und verlangt nicht danach, akzeptiert zu werden. Erst einmal möchte ich mich ganz kurz vorstellen, damit Ihr wisst, wer sich hier äussert. Mein Name ist Harald Ludwig, ich bin knapp 56 Jahre alt, lebe wohne und liebe in der Stadt Brandenburg an der Havel in Deutschland. In den letzten 10 Jahren war ich in der Kabinenschifffahrt als Schiffsführer mit Vollrheinpatent vorrangig auf der Strecke Basel – Amsterdam tätig. Momentan fahre ich hauptsächlich für das Unternehmen River Advice auf der Rhein Melodie. Seit 2015 bin ich Mitglied bei Nautilus.

In den letzten 10 Jahren hat die Wirtschaft in Europa eine rasante Entwicklung genommen. An der Europäischen Binnenschifffahrt ist dies nicht vorbeigegangen. In allen Bereichen profitiert die Schifffahrt vom erhöhten Transportaufkommen der Wirtschaft, muss aber gleichzeitig mit einem hohen Konkurrenzdruck fertig werden. Es gibt meiner Meinung nach, einige Fehlentwicklungen, die zur momentanen Situation beitragen.

Finanzinvestoren haben die Branche für sich entdeckt und unterstützt mit staatlichen Förderungen von einigen Ländern, gab es einen Bauboom in

allen Bereichen der Schifffahrt. Das hat, einerseits, zu einer Erhöhung des Frachtraums geführt aber gleichzeitig die Frachtraten negativ beeinflusst. Gleichzeitig ist der Bedarf an qualifizierten Fachkräften, gerade in Mitteleuropa, im verkehrsreichen Rhein – Main - Donau Gebiet stark gewachsen, konnte aber nicht befriedigt werden.

Selbst durch die Liberalisierung sowie die gegenseitige Anerkennung der Patente und Befähigungen kann der Personalbedarf kurzfristig nicht gedeckt werden. Nun sollte man annehmen, dass dies zu einem Anstieg der gezahlten Löhne in der Binnenschifffahrt geführt hat. Das wiederum ist, wenn überhaupt, nur bedingt eingetreten.

Die meisten größeren Unternehmen decken Ihren Personalbedarf nur ab, indem unterqualifiziertes, schlecht ausgebildetes und unerfahrenes Personal in Schlüsselpositionen beschäftigt wird und es billigend in Kauf genommen wird, dass die Qualität und die Sicherheit auf ein derart niedriges Niveau sinken, dass es immer häufiger zu Havarien kommt.

Ein anderer Effekt ist, dass es häufig Schiffe gibt, die zwar regelkonform besetzt sind, es aber nur einen Kollegen an Bord gibt, der fachlich in der Lage ist, die geforderten Tätigkeiten auszuführen und das Schiff zu manövrieren. Das führt häufig zu Überschreitungen der zumutbaren Arbeitszeiten, obwohl nach



Fahrtzeitenverordnung alles in Ordnung ist.

Im Jahr 2014 wurde innerhalb der EU ein neues Arbeitszeitgesetz beschlossen, dass bis zum 1. Januar 2017 in nationales Recht in den Mitgliedstaaten umzusetzen war. Im letzten Jahr wurde dem, in den Niederlanden und Deutschland, gefolgt. Bereits im letzten Jahr veröffentlichte dazu das Rotterdamer Büro von Nautilus eine Publikation über das holländische Gesetz, leider nur eine. In Deutschland ist ebenfalls ein neues Arbeitszeitgesetz in Kraft getreten. Die bisher im Paragraphen 21 des Gesetzes verankerten Bestimmungen, für die Binnenschifffahrt, wurden in einer neuen Verordnung verabschiedet. Diese nennt sich Binnenschifffahrt – Arbeitszeitverordnung und ist zum 01. August 2017 in Kraft getreten und seit dem Gesetzkräftig. Hier wird der Arbeitszeitrahmen in dem sich

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 infofl@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)

Liebe Leserin, lieber Leser

Die aktuelle Schneelandschaft und die frostigen Temperaturen vermitteln zwar den Eindruck, als würde der Winter dieses Jahr nicht weichen wollen, aber die Zeit vergeht trotzdem und nun bin ich schon fast ein halbes Jahr im schönen Büro an der Rebgasse.

Seit dem ersten Tag fühle ich mich sehr wohl und willkommen. Ich möchte daher die Gelegenheit nutzen und mich bei allen Mitgliedern und Kollegen bedanken, die mich so vorbehaltlos und herzlich aufgenommen haben.

Ich freue mich auf die kommende Zeit und wünsche Allen einen schönen Frühlingsanfang.



Alessandra Ramtour
 Buchhaltung/
 Administration Nautilus
 International Schweiz

Terminkalender

- 24. April ETF Inland Navigation
 Section Meeting,
 Brüssel
- 29. Mai Parlamentarische
 Gruppe Schifffahrt,
 Bern
- Vormerken:**
- 19. Juni Nautilus
 Jahresversammlung
 und Seminar
- 3./4.
 September ETF Seminar
 St. Petersburg
- 30.
 November SGB Kongress Bern

Teuerungsindex

Jahresteuerung Stand Februar 2018	
Schweiz	+0.7%
Belgien	+2.0%
Deutschland	+1.6%
Frankreich	+1.1%
Niederlande	+1.2%
Euroraum	+1.4%
Bulgarien	+1.3%
Polen	+1.5%
Rumänien	+1.6%
Tschechien	+2.3%
EU28	+1.7%

Quellen: BfS, Eurostat

Nautilus Schweiz bekommt Verstärkung!

Neue/r Gewerkschaftssekretär/in für die Binnenschifffahrt mit Schwerpunkt Flusskreuzfahrt kommt bald!

Mit Freude wollen wir euch hiermit vorab informieren, dass unser Schweizer Büro noch in diesem Frühsommer Verstärkung bekommen wird. Damit können wir unsere individuelle Beratung in arbeits-, sozialversicherungs- und steuerrechtlichen Fragen optimieren. Vor allen Dingen jedoch können wir

unsere politischen Bemühungen für eine Verbesserung und Regulierung der Arbeitsbedingungen aller an Bord eines Schweizer Binnenschiffes markant erhöhen. Dies wird gerade im Hinblick auf die boomende Flusskreuzfahrt ein Gewinn werden. Unser/e neue Mitarbeiter/in wird dabei auch oft Schiffsbesuche auf

deutschen Flüssen vor Ort vornehmen können. Im nächsten Kompass, vor allem aber auch auf der Jahresversammlung vom 19. Juni 2018 in Basel wird der/die neue Mitarbeiter/in vorgestellt werden.

Holger Schatz
 Nationalsekretär Nautilus Schweiz

Binnenschifffahrt – Arbeitszeitverordnung

Erläuterungen von Schiffsführer Harald Ludwig

Fortsetzung von Seite 1

Besatzungsmitglieder auf Binnenschiffen, die sich in Deutschland befinden, definiert.

Rechtslage auf Schweizer Schiffen

Offiziell hat die Schweiz noch keine nationale Regelung erlassen, die explizit die Vorgaben der EU-Richtlinie umsetzt, wie dies Nautilus seit Jahren fordert. Die Schweizer Behörden haben den Umsetzungsprozess bislang mit der Begründung verschleppt, man wolle die Entwicklung der nationalen Umsetzung innerhalb der EU abwarten und ohnehin seien durch die zwingende Einhaltung des deutschen Mindestlohngesetz, das ja zwingend eine Arbeitszeitdokumentation vorsieht, die Vorgaben auch für Schweizer Schiffe gültig. Dies ist auch der Tenor der Schweizer Reeder, die erklärt haben, das neue deutsche

Leider kenne ich keinen Arbeitgeber, der seiner Informationspflicht aus dieser Verordnung bisher auch nur

Gesetz vom 2017 anzuwenden. Zumindest formal wird dem in der Tat Rechnung getragen, die meisten Schweizer Reedereien führen auf ihren Schiffen seit 2017 entsprechende Dokumentationen, wie sie in dem deutschen Arbeitszeitgesetz vorgesehen sind.

Die Rechtsauffassung von ExpertInnen geht ohnehin dahin, dass auf deutschen Gewässern die dortigen Regelungen eingehalten werden müssen, so wie dies mit dem deutschen Mindestlohn der Fall ist. Nautilus arbeitet jedoch weiterhin darauf hin, dass die Schweiz auch eine entsprechende formale Weisung an alle Schweizer Reeder erlässt.

Anmerkung Nautilus Büro Schweiz

ansatzweise gerecht wird. Es beginnt damit, dass diese Verordnung auf jedem Schiff sichtbar und für die Besatzung zugänglich auszuhängen ist. Der Gesetzgeber hat quasi zur Selbstkontrolle und im Glauben an das Gute im Menschen, eine Aufzeichnungspflicht der Arbeitszeiten sowohl für die Arbeitgeber **und** für die Arbeitnehmer festgelegt. Zusätzlich müssen alle Aufzeichnungen vom jeweiligen Schiffsführer und dem betreffenden Arbeitnehmer gegengezeichnet werden. Genau hier ist der Punkt, wo, so behaupte ich, mehr als 90 % aller Angestellten im Moment Ordnungswidrigkeiten begehen, weil Sie das einfach nicht wissen. Die Arbeitgeber, dass ist übrigens eine riesen Schweinerei, unternehmen nichts, um ihre Mitarbeiter vor einer Bestrafung bei einer Kontrolle zu schützen.

Damit Euch so etwas nicht passiert, möchte ich Euch im Anschluss kurz über einige wesentliche Punkte der Binnenschifffahrt – Arbeitszeitverordnung aufklären. Eine vollständige Übersicht über die Verordnung können wir Euch per Mail als Power Point Präsentation zur Verfügung stellen. Diese könnt Ihr, bei Interesse, entweder über unser Büro in Basel, infoch@nautilusint.org oder meine geschäftliche Mailadresse info@kapitaen-gesucht.de kostenlos zusenden lassen.

Eine Ordnungswidrigkeit begeht, wer einen Arbeitnehmer länger als 31 aufeinanderfolgende Arbeitstage beschäftigt, Ruhetage nicht oder nicht rechtzeitig gewährt. Die Arbeitszeitaufzeichnungen, nicht, nicht richtig oder nicht vollständig führt und die Aufbewahrungszeit für die Aufzeichnungen nicht einhält. Die Aufbewahrungszeit für Arbeitnehmer beträgt 12 Monate. Bei einer Kontrolle muss also jedes Besatzungsmitglied in der Lage sein, dem Kontrolleur seine eigenen vom jeweiligen Schiffsführer unterschriebenen Arbeitszeitaufzeichnungen der vergangenen 12 Monate vorzulegen.



Hier einige Begriffserläuterungen:

Arbeitszeit, ist die Zeit, während der man, auf, am oder für das Fahrzeug Arbeit ausübt, zur Arbeit eingeteilt oder sich bereithalten muss.

Ruhezeit, ist die Zeit, außerhalb der Arbeitszeit, unabhängig ob sie auf dem fahrenden oder stillliegenden Fahrzeug oder an Land verbracht wird. Zeiten unter 15 Minuten sind keine Ruhezeiten.

Ruhetag, ist eine ununterbrochene Ruhezeit von 24 Stunden, die an einem frei gewählten Ort verbracht werden kann.

Dienstplan, diesen muss es zwingend für jeden Mitarbeiter an Bord geben, er ist die in Voraus bekannte Planung von Arbeits- und Ruhetagen.

Nachtzeit, ist die Zeit zwischen 23.00 und 06.00 Uhr.

Bordpersonal, ist die Gesamtheit aller Beschäftigten an Bord eines Fahrgastschiffes, die nicht zur Besatzung (nautisches Personal) gehören. An dieser Stelle möchte ich hier zur Kenntnis geben, dass die Fahrzeitenverordnung sowohl für die nautische Besatzung als auch das Bordpersonal eines Binnenschiffes gültig ist.

Saison, ist ein Zeitraum von maximal 9 aufeinander folgenden Monaten.

Die höchst zulässige Arbeitszeit am Tag beträgt 14 Stunden. Die höchst zulässige Arbeitszeit in der Woche beträgt 84 Stunden (Durchschnittlich am Tag 12 Stunden). Innerhalb eines Jahres, darf die durchschnittliche Arbeitszeit 48 Stunden pro Woche nicht überschreiten. Die Nachtarbeitszeit darf in jedem Zeitraum von 7 Tagen, 42 Stunden nicht überschreiten. Das Kalenderjahr hat 52 Wochen, da der Gesetzgeber aber davon ausgeht das jeder Arbeitnehmer 4 Wochen Urlaub hat, werden zur Arbeitszeitberechnung nur 48 Wochen herangezogen. Daraus ergibt sich eine jährliche zur Verfügung stehende Gesamtarbeitszeit von 2.304 Stunden.

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 4 (erster Abschnitt)

Am Morgen des 28. Juni 1949, ein Dienstag, wurde ich durch das Klopfen an der Bordwand, es war 05.45 h, aus tiefem Schlaf geweckt. Ich sprang aus dem Bett, ging an Deck, um nachzuschauen, was da los war. Der Schlepper Fribourg lag bereits längsseits; die Besatzung (ein Kapitän, ein Matrose) stand an Deck und winkte mir zu. Ein neuer Tag begann. ... Bei km 424,8 durchfahren wir die erste zerstörte Brücke; es war erschreckend, die bizarren Stahlteile der Brücke, die oberhalb des Wassers sichtbar waren. Es war nur eine schmale Durchfahrt für die Schiffe. Nun haben wir also rechtsrheinisch Mannheim und linksrheinisch Ludwigshafen. Beide Städte, Hafenanlage und Fabriken sind von Bombenangriffen bis auf den Grund zerstört. Ein grauenhafter Anblick! Was die Menschen hier im Krieg erlitten haben, ist kaum vorstellbar. Zum ersten Mal hatte ich Erbarmen mit der deutschen Bevölkerung, die wir eigentlich während des Krieges hassten für all die Gräueltaten, die unter Adolf Hitler über ganz Europa den Völkern angetan wurden. ... Edi sagte mir:» Die Deutschen brauchen sich nicht aufzuregen; sie haben den Krieg begonnen und als erstes Rotterdam platt gebombt.« So merkte ich während dieses Gespräches, dass Edi nicht gut zu sprechen war auf die Deutschen.

Die Holländer haben sehr gelitten unter der deutschen Besatzung. ...

Gestärkt machte ich mich dann an die Reinigungsarbeit der Laderäume. Ich war in kürzester Zeit ganz schwarz und anstrengend war es auch. Bis am Abend war ich fertig mit der Reinigungsarbeit und völlig erschöpft. ...

Gegen 20 Uhr kam Edi zu mir aufs Vorschiff. Er fragte mich, ob ich Lust hätte, mit ihm aufs Achterdeck zu kommen und gemeinsam mit Schiffsführer und Erika noch über den vergangenen Tag zu plaudern und etwas zu trinken. Ich freute mich über diese Einladung und folgte ihm aufs Achterschiff. Bei meinem Eintreffen standen bereits vier Stühle bereit. Edi und der Schiffsführer tranken ein Bier; mir offerierte Erika eine Tasse heisse Schokolade. Es kam mir immer komisch vor, die Frau des Schiffsführers beim Vornamen nennen zu dürfen, aber sie bestand darauf. Alle wollten von mir wissen, was ich für Eindrücke der ersten Talfahrt habe. So erzählte ich, dass die Narben des Krieges besonders beklemmend auf mich wirkten. Ich stellte auch fest, dass Edi immer mit mir holländisch angesprochen meinte er:» Du musst so viel wie möglich holländisch sprechen, damit auch meine Frau dich verstehen wird.« Es kam mir also bereits zugeht, dass wir auf dem Schulschiff holländisch lernen mussten.

Nun begann der Schiffsführer von seinen Erlebnissen im Krieg zu erzählen. In den letzten Jahren der deutschen Besatzungszeit war er bei einer Widerstandsgruppe. Gegen Kriegsende kam er als Offizier zur regulären Armee, wo er eine Kompanie führte und im Ruhrgebiet eingesetzt wurde. Die Aufgabe seiner Kompanie hinter der Front war, die deutschen Stellungen zu säubern. Es war ein gefährlicher Auftrag, denn es gab überall noch deutsche Scharfschützen, die es nicht begriffen, dass sie den Krieg verloren hatten. Plötzlich zeigte er mir die Narbe einer Schussverletzung am Kopf, die ihm ein Scharfschütze zugefügt hatte. Der Krieg hatte für ihn im Ruhrgebiet trotz allem Schrecken eine positive Seite: Er lernte seine junge Frau Erika kennen. ...

Die vielen angeregten Gespräche liessen uns ganz die Zeit vergessen. Um 22 Uhr verabschiedeten wir uns, wobei Edi mir noch zurief: »Morgen kannst du ausschlafen; unser Schlepper MTS Viola kommt erst gegen Mittag.« Müde fiel ich ins Bett.

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



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