

KOMPASS NEWS

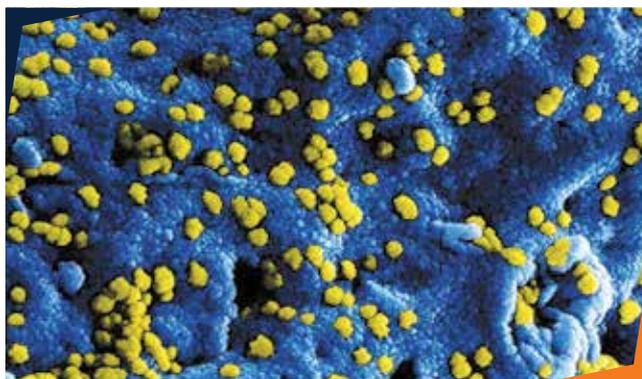
Mai-Juni 2020

NAUTILUS
INTERNATIONAL

The Union
newsletter for
Switzerland

Kurzarbeitsgeld (KAE) und Coronavirus

Leider sind die mittel- und langfristigen Folgen der Corona-Krise derzeit nicht absehbar. Insbesondere im Bereich der Flusskreuzfahrten (River Cruise) sind die Auswirkungen erheblich, da ja der komplette Betrieb bereits eingestellt ist. Grundsätzlich ist wichtig: Der Arbeitgeber hat die Möglichkeit, unbürokratisch beim jeweiligen Kanton in der Schweiz, für alle



Beschäftigten, die einen unbefristeten Arbeitsvertrag haben, **Kurzarbeitergeld** zu beantragen. Er bekommt dann dieses Geld für die Crew – auch für befristet Beschäftigte – und zahlt jedem 80% des Lohnes aus. Leider haben nicht alle River Cruise Arbeitgeber (aber auch andere dieses Instrument benützt, dies werden wir nachhaltig beobachten und kritisieren.

Hier ein Factsheet der Gewerkschaft Unia:

Begriff und Zweck der Kurzarbeit: Als Kurzarbeit bezeichnet man die vom Arbeitgeber angeordnete vorübergehende Reduzierung der vertraglichen Arbeitszeit, die auf Härtefälle oder andere, vom Arbeitgeber nicht zu vertretende Umstände zurückzuführen ist; das Arbeitsverhältnis bleibt weiterbestehen. Zweck der Kurzarbeit ist die Vermeidung von Arbeitslosigkeit und der Erhalt von Arbeitsplätzen, damit die Unternehmen schwierige wirtschaftliche Perioden überbrücken und die volle Produktionskapazität bewahren können.

Voranmeldeverfahren: Der Arbeitgeber muss die Kurzarbeit bei der kantonalen Arbeitsstelle anmelden. Die kantonalen Arbeitsstellen stellen den Betrieben das «Formular Voranmeldung von Kurzarbeit - COVID-19» (Excel) zu, prüft den Antrag nach Erhalt der angeforderten Unterlagen und fällt einen Entscheid. Der Arbeitgeber gibt unter Punkt 7 des Formulars Voranmeldung von Kurzarbeit an, bei welcher Arbeitslosenkasse er die Kurzarbeitsentschädigung geltend machen will.

Ausweitung und Vereinfachung Kurzarbeit: Durch die aktuelle wirtschaftliche Ausnahmesituation sind auch Personen, welche befristet, temporär oder in arbeitgeberähnlichen Anstellungen arbeiten sowie Personen, die in einem Lehrverhältnis stehen, stark betroffen. Deshalb sollen die Ansprüche auf Kurzarbeitsentschädigung ausgeweitet und die Beantragung vereinfacht werden:

- Neu kann die Kurzarbeitsentschädigung auch für Angestellte in befristeten Arbeitsverhältnissen und

für Personen im Dienste einer Organisation für Temporärarbeit ausgerichtet werden.

- Neu soll der Arbeitsausfall auch für Personen, die in einem Lehrverhältnis stehen, anrechenbar werden.

- Ausserdem kann Kurzarbeitsentschädigung neu auch für arbeitgeberähnliche Angestellte ausgerichtet werden. Als arbeitgeberähnliche Angestellte gelten z.B. Gesellschafter einer GmbH, welche als Angestellte gegen Entlohnung im Betrieb arbeiten. Personen, die im Betrieb des Ehegatten bzw. des eingetragenen Partners mitarbeiten, können nun auch von Kurzarbeitsentschädigungen profitieren. Sie sollen eine Pauschale von 4'150.- Franken als Kurzarbeitsentschädigung für eine Vollzeitstelle geltend machen können.

- Neu sind auch alle Arbeitnehmenden auf Abruf, auch solche deren Beschäftigungsgrad um mehr als 20 Prozent schwankt und die seit mindestens 6 Monaten in diesem Unternehmen auf Abruf arbeiten, anspruchsberechtigt.

- Die bereits gesenkte Karenzfrist (Wartezeit) für Kurzarbeitsentschädigungen wird aufgehoben. Damit entfällt die Beteiligung der Arbeitgeber an den Arbeitsausfällen.

- Neu müssen Arbeitnehmer nicht mehr zuerst ihre Überstunden abbauen, bevor sie von Kurzarbeitsentschädigungen profitieren können.

- Im Bereich der Abwicklung der Gesuche sowie der Zahlungen von Kurzarbeit wurden ferner noch dringliche Vereinfachungen mit der Verabschiedung neuer Bestimmungen vorgenommen. Damit wird bspw. eine Bevorschussung von fälligen Lohnzahlungen via KAE möglich.

Höhe der Entschädigung: Die Kurzarbeitsentschädigung beträgt 80% des anrechenbaren Arbeitsausfalls.

Pflichten des Arbeitgebers: Der Arbeitgeber muss den von Kurzarbeit betroffenen Arbeitnehmenden am ordentlichen Zahltagstermin den vollen Lohn für die gearbeiteten Stunden zahlen und für die ausgefallenen Stunden 80% des Verdienstaufschlags vorschüssen. Er ist ausserdem verpflichtet, die vollen gesetzlichen und vertraglich vereinbarten Sozialversicherungsbeiträge entsprechend der normalen Arbeitszeit zu bezahlen. Zudem muss der Arbeitgeber für alle von Kurzarbeit betroffenen Arbeitnehmenden über ein System zur Kontrolle / Erfassung der Arbeitszeit verfügen (z.B. Stempelkarten, Stundenrapporte, usw).

Entschädigungsanspruch: Sobald die kantonale Arbeitsstelle einen positiven Entscheid gefasst hat, fordert die bei der Voranmeldung gewählte Arbeitslosenkasse den Arbeitgeber auf, die notwendigen Unterlagen für die Auszahlungen der Kurzarbeitsentschädigung einzureichen.

Weitere Informationen beim SECO der Schweizer Regierung: https://www.seco.admin.ch/seco/de/home/Arbeit/neues_coronavirus.html

UNIA

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

11. Mai

Social Dialogue EU/ETF/EBU,
 Online-Konferenz Vormerken

20. Oktober

Nationalkomitee Nautilus
 Schweiz, Basel

20. Oktober

Nautilus Schweiz,
 Jahresversammlung und
 Seminar, Basel

Teuerungsindex

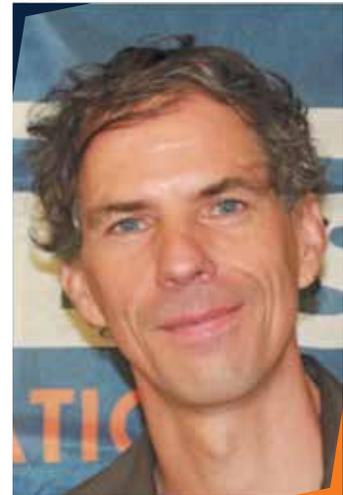
**Jahresteuerung Stand
 März 2020**

Schweiz	+0.2%
Belgien	+1.0%
Deutschland	+1.4%
Frankreich	+1.3%
Niederlande	+2.4%
Euroraum	+1.1%
Bulgarien	+2.6%
Polen	+2.8%
Rumänien	+3.7%
Tschechien	+2.7%
EU28	+1.5%

Quellen: BfS, Eurostat

Liebe Leserin, lieber Leser

In dieser schweren Zeit ist guter Rat teuer und ehrlicherweise können wir nicht sagen, wie es dieses Jahr weitergehen wird. Auch massen wir uns nicht an, über die Ursachen der Pandemie zu spekulieren. Auch welche Folgen die Krise insgesamt und speziell für die Schifffahrtsbranchen haben wird ist unklar. Wir versuchen so gut es geht, unsere Arbeit für die Verbesserungen und Regulierung der prekären Arbeitsverhältnisse auf dem Wasser zu tun, z.T. erzwungenermassen im Home-Office. Akut beraten wir Nautiker und Horeca-Beschäftigte in der Flusskreuzfahrt, die Ihren Job verloren haben. Wir üben Druck auf Firmen und Behörden aus, Kurzarbeitergeld zu gewähren.



Mit kollegialen Grüssen
Holger Schatz
 Nationalsekretär Nautilus
 Schweiz

Bitte meldet euch bei uns im Falle von Arbeitslosigkeit bzw. auch wenn ihr Kurzarbeitergeld bekommt!! Wendet euch an Aramtour@nautilusint.org auch um individuelle Lösungen bei den Mitgliederbeiträgen zu finden.

Die Jahresversammlung vom 9. Juni 2020, zu der ihr bereits Einladungen erhalten habt, fällt aus!! Neuer Termin ist der 20. Oktober 2020!

Bitte merkt euch diesen Termin vor.

Bis dann mit hoffentlich besseren Zeiten!



Medienmitteilung 9.4.2020:

Inakzeptable Corona-Entlassungen

Die Zahl der Arbeitslosen ist im März so stark gestiegen wie noch nie, seit die Zahlen national erhoben und ausgewiesen werden. Gemäss den Meldungen im Jobroom des Bundes (arbeit.swiss) dürfte sich diese erschreckende Entwicklung im April fortgesetzt haben. Allein seit Ende März, also binnen einer Woche, sind dort weitere 8000 Arbeitslose dazugekommen.

Die Firmen entlassen in grosser Zahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, obwohl der Bundesrat auf Bitte der Sozialpartner die Kurzarbeit auf mittlerweile fast alle Branchen und Arbeitsverhältnisse ausgedehnt sowie

weitere Massnahmen zum Schutz der Löhne und Arbeitsplätze eingeführt hat. Die Arbeitslosenzahlen zeigen, dass selbst Firmen in zahlreichen Branchen, die nach wie vor arbeiten dürfen, viele Leute entlassen haben. So beispielsweise Teile der Industrie, der Verkehrsbranche und des Finanzsektors. Dieses Verhalten der Firmen ist nicht akzeptabel. Der SGB erwartet klar, dass Arbeitgeber mit wirtschaftlichen Problemen nun Kurzarbeit einführen oder vom neuen Corona-Elternurlaub Gebrauch machen, und jetzt die Corona-Entlassungen stoppen.

Gateway Basel Nord mit Hafenbecken

3. Schiffsführer protestieren

Nautilus war und ist prinzipiell der Meinung, dass es das neue Hafenterminal nicht braucht. Wir haben dennoch wie bereits berichtet eine Kampagne mit Fairlog gestartet um sicherzustellen, dass der öffentlich finanzierte Bau des Terminals an Sozialstandards geknüpft wird. D.h. wir sehen politische Chancen die Arbeitsbedingungen für die Schiffer, Hafearbeiter und LKW-fahrer zu verbessern. Hierzu werden wir ja am 20. Oktober im Volkshaus ein öffentliches Semiar abhalten.

Gleichwohl begrüssen wir die Initiative von Schiffsführer Thomas Schweizer, weshalb wir die Presseerklärung abdrucken:

Schiffsführer gegen das geplante Hafenbecken 3

„Das Hafenprojekt bringt der Schifffahrt nur Effizienzverluste und Mehrkosten!“

Mehr als hundert Berufs-Schiffsführer, welche die Basler Rheinhäfen aus ihrer täglichen Arbeit bestens kennen, haben sich zur IG Schiffsführer Basel (IB SFB) zusammenschlossen. Sie wollen so den Schiffsverkehr mit Basel als bedeutenden Verkehrsträger fördern und weiterentwickeln. Insbesondere wehrt sich die IG SFB für den Erhalt des effizienten und einfach erreichbaren Hafenbeckens 1. Die geplante Umnutzung des Westquais sei mit der beruflichen Schifffahrt unverträglich und führe zum Dauerkonflikt zwischen Hafen und Bevölkerung. Das geplante Hafenbecken 3 bringt laut der IG SFB nur Effizienzverluste und Mehrkosten.

Die im letzten Herbst gegründete Interessensgemeinschaft IG Schiffsführer Basel (IG SFB)



Geplantes neues Hafenterminal am Autobahnkreuz. Quelle: GBN

stösst unter den professionellen Schiffsführern, die regelmässig die Basler Rheinhäfen anfahren, auf grosses Interesse. Innert weniger Wochen schlossen sich bereits über hundert Berufs-Schiffsführer der IG SFB an.

Auslöser für die Gründung der IG SFB sind die Pläne der Basler Regierung, das heutige Hafenbecken 1 im Rheinhafen Kleinhüningen aufzuheben und durch ein verkehrstechnisch viel ungünstiger gelegenes neues Hafenbecken 3 zu ersetzen.

Für einen effizienten Schiffsbetrieb

Der Basler Schiffsführer und Initiator der neuen IG, Thomas Schweizer, ist überzeugt: „Für einen effizienten Betrieb in den Basler Rheinhäfen braucht es zwingend das Hafenbecken 1.“ Das direkt anfahrbare Hafenbecken 1 lasse sich bereits heute überaus effizient betreiben und könne mit geringen Investitionen gezielt weiterentwickelt und auf die künftigen Bedürfnisse der Berufsschifffahrt ausgerichtet werden. Eine Umnutzung des Westquais hingegen sei – so Schweizer – „mit den Bedürfnissen der beruflichen Schifffahrt unverträglich.“

Das würde zu einem Dauerkonflikt zwischen Hafen und Bevölkerung führen.“

Das geplante Hafenbecken 3, das nach den Plänen der Basler Regierung mit Millionen von Steuergeldern realisiert und das bisherige Hafenbecken 1 ersetzen soll, sei aus Sicht der Schifffahrt hingegen ineffizient. Das geplante Hafenbecken 3 soll rechtwinklig an das bestehende Hafenbecken 2 angeschlossen werden und würde für die Schiffe nur über das enge Hafenbecken 2 erreichbar.

Hafenbecken 3 verschlechtert Konkurrenzfähigkeit

„Das Hafenbecken 3 kann nur im Einbahnverkehr und mit zusätzlich einer engen 90-Grad-Wendung angelaufen werden“ sagt Schweizer: „Das sind überaus anspruchsvolle und zeitaufwändige Manöver, zumal das Ganze auch noch rückwärts wiederholt werden muss. Für die Schifffahrt heisst das: Mehrkosten, da man die Ankunft nicht mehr planen kann, und weniger Effizienz. Damit verschlechtert sich die Konkurrenzfähigkeit der Schifffahrt gegenüber Strasse und Schiene erheblich.“

Die IG SFB sieht für den Bau eines Hafenbeckens 3 auch

überhaupt keinen Bedarf. Vielmehr würden die damit verbundenen Millionenkosten die Schifffahrt nachhaltig belasten und die Konkurrenz- und Überlebensfähigkeit der Basler Rheinhäfen ernsthaft gefährden.

Das GBN entspricht nicht dem Stand der Technik.

In modernen Terminals werden für jede Bewegung der Container die richtigen Mittel bereitgestellt. Nur so lässt sich der Terminal auch automatisieren. Es macht keinen Sinn mit Hafenkränen lange Distanzen in Längsrichtung zu fahren. Zudem können die 750 Meter langen Züge nur mit zwei bis drei Diesel-Rangierloks bewegt werden, auch dies macht keinen Sinn. LKW sind gezwungen für jeden einzelnen Container den ganzen Terminal zu umrunden. Schiffe und Verbände haben kein Wendebassin.

Eine Fehlplanung die hundert Prozent der Schiffsführer ablehnt.

Hinweis an die Redaktionen:

Für Fragen steht Ihnen Herr Thomas Schweizer gerne zur Verfügung. Sie erreichen ihn per Email (info@ig-schiffsfuehrer.ch) oder telefonisch (079 435 79 10).

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 Schiffsjungens, Teil 6 (fünfter Abschnitt)

Juli 1949, Antwerpen

Ich stellte den Wecker auf 7 Uhr, da die Arbeitszeit um 8 Uhr begann. Ich schlief wie Stein und erwachte kein einziges Mal in jener Nacht. Nach einem kleinen Frühstück begab ich mich an Deck und wartete, bis die Arbeiter kamen. Kurz nach 8 Uhr tauchten diese auf und kamen direkt an Bord von Edelweiss 4. Sie brachten einen Hydrant-Anschluss mit einem 20 Meter langen Schlauch mit, damit ich während der Reparaturarbeit Trinkwasser zur Verfügung hatte. Bei der Begrüssung stellte ich fest, dass sie nicht holländisch sondern flämisch sprachen. Da diese beiden Sprachen verwandt sind, konnte ich sie trotzdem einigermaßen verstehen. Direkt danach kam auch der Schiffsführer an Bord, den sie nach der Arbeitseinteilung fragten. Ich war recht froh, dass der Schiffsführer zugegen war.

Die Arbeiter begannen die Straudielen (Boden des Laderaumes) teilweise auszuwechseln. Zwischen Straudielen und Schiffsboden mussten sie die

Laderückstände, meistens Kohle oder Getreiderückstände, entfernen. Dies war eine schwere und schmutzige Arbeit. Weiter mussten diverse defekte Luken ausgewechselt werden. Ich begann ebenfalls mit meinen Arbeiten: Den Fussboden mit einem zweiten Anstrich zu versehen. Damit war ich den ganzen Montag über beschäftigt. Der Schiffsführer kam jeden Tag kurz an Bord, um die Arbeiten zu begutachten und so ging das die ganze Woche weiter. Ich hatte noch den Spezialauftrag, den TrinkwasserTank mit Zement auszustreichen. Der Schiffsführer bereitete mir zwei Kessel mit flüssigem Zement so angerührt vor, dass ich ihn gut verstreichen konnte. Auch diese Arbeit war qualvoll. Inzwischen hatte ich mich auch mit unseren Nachbarschiffen angefreundet, es lagen sechs Schiffe im Willem Dock, vor allem Belgische Partikuliere. Wir gingen auch abends gemeinsam in die Stadt. Die Belgier konnten mir viel von Antwerpen zeigen und erzählen. Am Mittwoch musste ich die Küche auf Vordermann bringen: Den Herd polieren, die ganze Küche sauber machen, so dass Edis Frau eine tadellose Küche antreffen würde. Am Donnerstag um 14 Uhr kamen Edis Frau und ihr Töchterlein an Bord. Die Kleine wird in meinem Zimmer im untern Kajütenbett schlafen, wie das

bereits mit Edi abgesprochen war. Dicki würde für mich kochen, mein Zimmer in Ordnung halten und meine Wäsche waschen. Dafür bezahlte ich im Monat 40 Franken. Ich war so froh, dass ich nicht mehr kochen musste! (Schiffsjungens Monatslohn Fr. 40.– plus Überstunden nach 14-stündiger Fahrzeit) Nach einer herzlichen Begrüssung begann ich mit Edi sofort seine beim Schiffsführer eingelagerten Utensilien nach vorne in die Wohnung zu bringen. Dicki begann mit der Einrichtung der Wohnküche und ihres Schlafzimmers. Auch die Kollegen der Nachbarschiffe boten an mitzuhelfen. Es war erstaunlich, was alles in der kleinen Wohnung Platz fand. Dicki führte Regie. Als ich nach einer Stunde die Wohnküche besichtigte, staunte ich nicht schlecht. Es lagen Teppiche am Boden, Bilder an den Wänden, gehäkelte Decken auf dem Buffet, Sitzkissen auf den Stühlen und vieles mehr. Müde von der Reise schlief Elli bereits in meinem Zimmer. Sie war ein hübsches kleines Mädchen und ihre Mutter war sehr sympathisch. Ich glaube, ich hab es gut getroffen auf Edelweiss 4, auch wenn ich es etwas bedauerte, dass ich nicht auf einen Motorschiff eingeteilt wurde. Mit Edi hatte ich einen guten Ausbilder und Kameraden; er wusste viel zu erzählen über die Schifffahrt.

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