

# BINNENVAART NIEUWS

november-december 2018

**NAUTILUS**  
INTERNATIONAL

De nieuwsbrief  
van de vakbond  
in Nederland

## Pittige discussies tijdens Ronde Tafel gesprek River Cruise

### 'Ik ben geen crimineel!'

Zoals elk jaar organiseert de Europese Transportwerkers Federatie ETF, samen met onder meer Nautilus, een evenement in verband met de River Cruise sector in Europe. Meestal gebeurde dit aan het begin van het riviercruise seizoen, maar dit jaar vond dit op 20 september jongstleden plaats in Novotel Schiphol Amsterdam. Bij de afsluiting van het seizoen.

Hier vond de openbare ETF River Cruise Round Table Conference plaats. Internationale River Cruise werkgevers, vakbondsvertegenwoordigers en enkele deskundigen verkenden hier met elkaar 'hoe de leef/werk-situatie aan boord voor het River Cruise personeel zou kunnen worden verbeterd.'

Aan tafel zaten:

- Michiel Koning, European Barge Union (EBU)
- Ad Hellemons, Director Aquapol
- Nick Bramley, Chair ITF/ETF River Cruise Campaign
- Simone Peek, Research Journalist
- Daniel Thiriet, Vice President IG River Cruise
- Ben Wirz, Vice President IG River Cruise
- Joris Kerkhofs, President of the ETF Inland Waterways Section

Dagvoorzitter was Nautilus communicatie adviseur Hans Walthie.

### Focussen op feitelijke situatie aan boord

ETF gastheer Joris Kerkhofs: 'Onze bedoeling vandaag is nadrukkelijk met de verschillende actoren verantwoordelijk voor de River Cruise sector in Europa in gesprek te gaan. Met als uiteindelijk doel om met elkaar een Europees kader af te spreken om een gelijk speelveld en een minimum aan sociale normen in de sector af te spreken. Graag willen we ons focussen op hoe we de feitelijke situatie voor alle werknemers aan boord – zowel nautisch als hotel personeel – kunnen verbeteren. Keer op keer hebben wij de laatste jaren tal van signalen ontvangen over onacceptabele lage lonen, buitensporige werktijden, onbetaald overwerk en slechte woon- en werk omstandigheden aan boord. Dit moet echt snel verbeteren!'

### Mensenhandel

Aquapol's directeur Ad Hellemons waarschuwde de aanwezige werkgevers dat er in de River Cruise sector sprake is van mensenhandel. En dat het inmiddels ook één van de prioriteiten van Aquapol is om dit daadwerkelijk aan te pakken. 'In Duitsland lopen nu al twee zaken. Ik zeg hiermee overigens niet dat elke River Cruise ondernemer een crimineel is, maar zo mag je de eindverantwoordelijken voor mensenhandel nu wel definiëren. Er zijn gelukkig ook nog goede ondernemers in deze bedrijfstak. Maar als de sector niet zelf regulerend op gaat treden, dan zou het wel eens steeds criminelere kunnen worden. En daar is natuurlijk niemand mee gebaat.'

Eind oktober heeft IG River het mandaat van haar leden ontvangen om in overleg met de ETF te treden om over de situatie in de river cruise sector.



## KANTOOR

Kantoor Nederland  
Schorpioenstraat 266  
3067 KW Rotterdam  
Postbus 8575  
3009 AN Rotterdam  
Tel +31 (0)10 4771188  
email [infol@nautilusint.org](mailto:infol@nautilusint.org)  
[www.nautilusnl.org](http://www.nautilusnl.org)

Hoofdkantoor  
1&2 The Shrubberies,  
George Lane  
South Woodford  
London E18 1BD  
Tel +44 (0)20 8989 6677  
Fax +44 (0)20 8530 1015

Kantoor Zwitserland  
Rebgasse 1  
CH-4005 Basel  
Tel +41 (0)61 262 24 24  
Fax +41 (0)61 262 24 25  
email [infoch@nautilusint.org](mailto:infoch@nautilusint.org)

General Secretary  
Mark Dickinson MSc (Econ)

## Vervolg van pagina 1

### Door een wesp gestoken

Met name werkgever Daniel Thiriet reageerde hierop als door een wesp gestoken...met de uitroep: 'Ik ben geen crimineel!' Thiriet gaf in zijn betoog aan dat er sprake was van een complexe bedrijfstak, met tal van internationale en nationale regelgeving. 'Waarbij het geen pas geeft ons als crimineel te bestempelen. Samen met de ETF kijken we graag naar oplossingsrichtingen, daar zitten we voor vandaag.'

EBU voorman Michiel Koning pleitte vooral voor de 'overleg-aanpak'. Konings: 'Het is een complexe en taai materie, die we hier vandaag niet op gaan lossen. Maar waar we met elkaar wel uiterlijk in 2020 uit moeten komen.' Joris Kerkhofs beaamde dit, maar stelde wel in zijn slotwoord: 'Maar ik zou de werkgevers mee willen geven 'dat er nu toch dringend iets moet gebeuren om alle bestaande misstanden aan te pakken. Werknemers in de River Cruise hebben recht op een sociaal duurzame toekomst.'

### Eén eindverantwoordelijke per schip

Tenslotte werd in de discussie, waarin later ook de zaal werd betrokken, vooral duidelijk dat werkgevers en werknemers in deze sector het nauwelijks echt over iets eens zijn. Alhoewel eenieder, zij het aarzelend, wel akkoord leek te gaan met het uitgangspunt om voortaan per schip één eindverantwoordelijke aan te stellen. Nader overleg zal moeten uitwijzen of dit ook tot een verdere toenadering tussen EBU en ETF op alle 'gesignaleerde probleempunten' zal leiden. Het jaar 2020 lijkt hier vooral de 'magic date' te gaan worden...

### Ruim 50.000 bedden

In het seizoen van 2017 bestond de River Cruise vloot in Europa uit 346 actieve vaartuigen met 50.616 bedden. Het aantal operationele cruiseschepen is tussen 2004 en 2017 meer dan verdubbeld. (Bron: CCR Marktobservatie 2018).

## Onderhandelingsresultaat ThyssenKrupp Veerhaven opnieuw afgewezen

Juni jongstleden hebben de leden werkzaam bij ThyssenKrupp Veerhaven het onderhandelingsakkoord van mei in ruime meerderheid afgewezen. De reden hiervoor was dat het loonbod te mager werd bevonden. Ook de afspraken over duurzame inzetbaarheid werden als onvoldoende beoordeeld.

### Eindbod werkgever

Nautilus cao onderhandelaar Bert Klein: 'Eind juli en begin september hebben wij opnieuw gesproken met de werkgever om een oplossing te zoeken voor de ontstane situatie. De werkgever bracht toen een verbeterd loonbod uit, maar met betrekking tot de overige afspraken kon geen verbetering worden afgesproken. De aanbieding met betrekking tot het loonbod werd gewijzigd van 2% in 2018, 2019 en 2020 in 2% in 2018, 2,25% in 2019 en 2,25% in 2020. De 2,25% in 2019 en 2020 kunnen nog een keer verhoogd worden tot maximaal 2,5% indien de prijscompensatie boven de 2,25% in deze

jaren uitkomt. Voor de werkgever was dit een eindbod en dit werd als zodanig aan de leden voorgelegd. De leden hadden tot 22 oktober 2018 de gelegenheid om hun oordeel kenbaar te maken. En opnieuw hebben de leden deze aanbieding afgewezen!'

### Hoe nu verder?

Bert Klein: 'Nu opnieuw de uitgebrachte stemming een ruime afwijzing oplevert, moeten wij ons in overleg met onze leden

gaan beraden over de te ondernemen stappen. Immers voor de werkgever was deze aanbieding een eindbod, waarmee zij aangeven niet opnieuw aan de onderhandelingstafel te willen plaatsnemen.'

Bij het ter perse gaan van dit nummer was nog geen reactie van de werkgever ontvangen. Wij zullen u op later moment van de verdere ontwikkelingen op de hoogte stellen. Wordt vervolgd dus.



## Werkgevers- en werknemersorganisaties introduceren Model Arbeidsvoorwaarden voor de Binnenscheepvaart

Sinds 2013 is er geen nieuwe CAO binnenscheepvaart afgesloten tussen werkgevers- en werknemersorganisaties. De reden hiervoor is dat er geen algemeen verklaarde cao voor de bedrijfstak kan worden afgesloten door de sociale partijen omdat de vereiste werkgeversrepresentativiteit van 60% ontbreekt. Toch heeft de bedrijfstak behoefte aan een kader, waarin minimale afspraken over arbeidsvoorwaarden zijn opgenomen, die rekening houden met de specifieke kenmerken van de bedrijfstak.

### Model Arbeidsvoorwaarden voor de Binnenscheepvaart

Er zijn twee Model arbeidsvoorwaarden regelingen gemaakt.

**Het eerste Model** is bedoeld voor de werkgever die een Individuele arbeidsovereenkomst met zijn werknemer wil aangaan. In de individuele

arbeidsovereenkomst van de werknemer kan naar het model worden verwezen en kunnen de voor de werknemer overeengekomen dagelijkse diensttijd, rooster, overwerk bepaling en het loon in de individuele arbeidsovereenkomst worden opgenomen. Voor het overige kan dan een verwijzing naar het Model worden gemaakt.



**Het tweede Model** is bedoeld voor ondernemingen die een eigen CAO willen (voor zo ver zij deze nog niet hebben). Dit Model zal door de werknemersorganisaties als minimum uitgangspunt worden beschouwd bij gesprekken om te komen tot een Ondernemings-cao.

### Minimumafspraken

Nautilus International, CNV Vakmensen en Koninklijke BLN- Schuttevaer bevelen de Modelbepalingen aan als minimumafspraken. Bij de modellen behoort een loontabel, die elk half jaar met de prijsstijging wordt aangepast. Deze loontabel wordt als apart document gepubliceerd.

De Modelovereenkomsten treft u op onze website aan: [www.nautilusint.org/nl](http://www.nautilusint.org/nl)

## Automatisering in Binnenvaart niet te stoppen!

Elk jaar houden de Europese vakbonden, verenigd in de Europese Transport Werkers Federatie (ETF), een bijeenkomst waarin gesproken wordt over actuele onderwerpen. Dit jaar stond de automatisering van de binnenvaart op de agenda. Sprekers uit Nederland, België, Rusland en vanuit de CCR gaven hun visie over de toekomst van de Binnenvaart, waarbij de automatisering en uiteindelijk autonoom varen werden belicht.

### Niet van vandaag op morgen

De conclusie die uit de presentaties getrokken kan worden is dat het proces van digitalisering en automatisering niet te stoppen is. Het proces is er niet een wat van vandaag op morgen is gerealiseerd, maar het zal op termijn zeer zeker zichtbaar worden. Op dit moment is er een schema van 1-5 om aan te geven waar

de binnenvaartsector zich in het veld van automatisering bevindt: 1 is het niveau van beperkte automatisering en 5 van volledig autonoom varen. De Europese binnenvaartsector bevindt zich nog in schema 1. Op dit moment is de kostenbaten analyse nog niet in het voordeel om op grote schaal te automatiseren richting autonoom varen. Dit betekent dat er nog tijd is om na te denken over hoe de toekomst er voor de mensen werkzaam in de binnenvaart uit zou moeten komen te zien.

### Kleinschalige experimenten

Als het uiteindelijk doel autonoom varen is, dan heeft dit grote consequenties, niet alleen voor werknemers, maar ook voor de ondernemers. De hele bedrijfscultuur zal dan wijzigen. Er zijn op dit moment al diverse experimenten aan de gang om autonoom te varen. Dit zijn echter allemaal

kleinschalige experimenten en nog niet met normale vracht-/tankschepen.

Om voorbereid te zijn op de komende ontwikkelingen wordt door de ETF bepleit om bij de opleiding al rekening te houden met de komende ontwikkelingen, dat bij het stellen van de eisen waaraan de schepen moeten voldoen de veiligheid gegarandeerd is voor (voorlopig nog) opvarenden. Maar ook voor de omgeving. Dat er standaarden worden gemaakt, zodat een robuust kader kan worden gecreëerd waarin binnen Europa op een gelijk niveau de ontwikkeling kan plaatsvinden. De oproep is om nu al bewust te worden van veranderende omgeving waarin de technologie steeds meer zeggenschap zal krijgen over de manier hoe wij gaan werken in de binnenvaart.

## TASCS: Op weg naar een nieuw instrument voor personeelsbezetting op het Europese waterwegennet

De maatschappelijke partners in de Europese binnenvaart, met name EBU, ESO en ETF, hebben in 2017 het TASCS-project opgestart om de werkbelasting van het binnenvaartpersoneel te onderzoeken. Ook Nautilus doet, via de European Transport Workers Federation (ETF), aan dit onderzoek mee.

Op 12 september vond in Straatsburg de tweede bijeenkomst plaats in het kader van de Towards A Sustainable Crewing System (TASCS). Hier werd aan de aanwezigen het onderzoek gepresenteerd dat zich in een afsluitende fase bevindt. Voor het onderzoek zijn bezoeken aan binnenvaartschepen afgelegd en werd er met het varende personeel gesproken over de werkbelasting.

### Gefinancierd door Europese Commissie

Doel van dit gezamenlijke project is om alle relevante en essentiële elementen van en/of invloeden op de werkbelasting te identificeren en evalueren, welke een impact hebben op bemanningsleden aan boord van een schip tijdens zowel werk- als rusttijden. Het project wordt gefinancierd door de Europese Commissie en liep van het voorjaar 2017 tot het najaar

2018. Een consortium van DST (Duisburg, Duitsland), Intergo (Utrecht, Nederland) en professor Peter Turnbull (Universiteit van Bristol, Verenigd Koninkrijk) werd belast met het onderzoek. Het onderzoek gaat met name over de dagelijkse activiteiten, maar ook over verstoorde werkomstandigheden waar de bemanning over kan vertellen. De onderzoekers peilden naar:

- technische aspecten zoals eigenschappen van waterlopen en schepen die een invloed hebben op de menselijke activiteit aan boord;
- opleiding en werkervaring van de bemanning;
- organisatorische aspecten zoals planning, duur van de shift, werktijden;
- eigenschappen van taken zoals de duur en frequentie ervan, dringendheid van een taak/tijdgebondenheid, geschatte fysieke/mentale werkbelasting en effecten van speciale hulpmiddelen/technische uitrusting aan boord of het niveau van ervaring.

Tot slot wordt alle informatie vertrouwelijk en anoniem verwerkt door de onderzoekers, en geharmoniseerd in categorieën naar het type vaartuig: hotelschepen, schepen voor dagtochten waaronder

ferry's, containerschepen, motorvrachtschepen, motortankerschepen, duwkonvoeien en sleepkonvoeien.

### Rekentool

Op basis van de feedback van de scheepsbezoeken is een rekentool gemaakt, waarmee de benodigde bemanning per reis kan worden vastgesteld. De rekentool is op dit moment nog in concept en wordt nu uitgetoetst door een aantal werkgevers die deel hebben genomen aan het onderzoek. Zij zullen hun op- en aanmerkingen op de werking van de rekentool nog aan de commissie doorgeven, zodat kinderziekten kunnen worden aangepast.

### 18 december 2018

Het onderzoek zal op 18 december 2018 officieel ten einde komen en dan ook zal het eindresultaat worden gepresenteerd in Brussel.

### 2019 en verder

Het eindrapport zal worden gebruikt om uiteindelijk tot nieuwe regelgeving te komen met betrekking tot de bemanningsvoorschriften.

### Word nu lid – Mitglied werden

[www.nautilusnl.org/aanmelden](http://www.nautilusnl.org/aanmelden)

tel +31 (0) 10 477 1188 of / oder +41 (0) 61 262 24 24

fax +31 (0) 10 477 3846 of / oder +41 (0) 61 262 24 25

email [info@nautilusnl.org](mailto:info@nautilusnl.org) of / oder [info@nautilusint.org](mailto:info@nautilusint.org)



### IK WORD OOK LID

Naam/Name & Vorname: .....

.....

Adres/Adresse: .....

.....

..... Postcode/PLZ: .....

Land:.....

Email:.....

Telefoon/Telefon: .....

Werkgever/Arbeitgeber:.....

Functie/Beruf:.....

Bruto maandsalaris/Bruto-Monatslohn: .....[....] € .....[....] CHF

Nieuwe contributieregeling 2019 kunt u inzien op de website

Opzegging van het lidmaatschap dient schriftelijk te geschieden met inachtneming van een opzeggingstermijn van drie kalendermaanden (Statuten Regel 5).

Ich erkläre den Beitritt zur Gewerkschaft Nautilus International. Ich anerkenne die Statuten und Reglemente der Gewerkschaft Nautilus International.

Datum: .....

.....

Handtekening/Unterschrift .....

.....

.....

.....

.....

Inzenden aan/Zurücksenden an: Nautilus International,

Postbus 8575, 3009 AN ROTTERDAM