Postadres Postbus 8696, 3009 AR Rotterdam

Aangetekend en per mail gerard.baks@matrans.nl
International Lashing Service BV
t.a.v. de heer G. Baks
Postbus 5066
3008 AB ROTTERDAM

Bezoekadres:
Pegasusweg 200
3067 KX Rotterdam

www.fnv.nl
www.fnvhavens.nl

Datum
31 december 2015

Doorkiesnummer
010-2335225

Ons kenmerk
151231DscNst

Onderwerp
Ultimatum

Geachte heer Baks,

Sinds april 2015 waaronder 16 juni, 15 oktober, 2 november, 6 november, 7 december, 8 december en 11 december 2015 hebben onderhandelingen plaatsgevonden over te nemen maatregelen om de verwachte overcompleetheid en gedwongen ontslagen van werknemers in de containersector in de Rotterdamse haven te voorkomen. In dit Sociaal Overleg Containersector zijn enerzijds de bonden (FNV Havens en CNV Vakmensen verder te noemen "de bonden") en ter andere zijde Havenbedrijf Rotterdam en vertegenwoordigers van ECT, de APM Terminals, RWG, Matrans, RPS, Unilash en ILS, als of namens de werkgevers in de containersector en verder te noemen "werkgevers delegatie" betrokken.

De onderhandelingen waren op vrijdag 6 november 2015 vastgelopen, waarna wij onze leden geraadpleegd hebben. Samen met de leden hebben wij besloten u nog een laatste kans te bieden om zonder acties tot een akkoord te kunnen komen. Dit hebben wij u laten weten middels ons voorultimatum van 26 november 2015.

Naar aanleiding van dit voorultimatum zijn we op 7, 8 en 11 december 2015 verder gaan onderhandelen. Tijdens de laatste onderhandelingen op 11 december 2015 heeft u het nog lopende overleg afgebroken en een eindbod neergelegd. Hiermee heeft u te kennen gegeven niet meer bereid te zijn tot verdere concessies om tot een voor onze leden acceptabel resultaat te komen. Dit betekent dat we uitonderhandeld zijn.

Op 18 december 2015 heeft FNV havens uw eindbod aan de leden voorgelegd in twee vergaderingen. De vraagstelling aan de leden is geweest of dit eindbod voldoende positieve kanten had om het in een schriftelijk referendum aan de leden van FNV Havens voor te leggen.

In grote meerderheid hebben de leden van FNV Havens vastgesteld dat het door u gedane eindbod niet in de buurt komt bij de eisen zoals deze door en namens de leden zijn gesteld en onder andere in het voorultimatum van 26 november jl. zijn verwoord.

De vergadering heeft daarmee aangegeven dat het door u gedane eindbod niet in een schriftelijk referendum behoeft te worden voorgelegd nu het reeds door de vergadering is afgewezen als volstrekt onvoldoende.

Nu u met een eindbod te kennen heeft gegeven niet verder te willen onderhandelen en onze leden uw eindbod hebben verworpen, bestaat er thans een onoverbrugbaar verschil in standpunten. Doordat u niet wenste in te gaan op de voorstellen zoals deze door FNV Havens zijn gedaan is het niet mogelijk om tot een door ons beoogd resultaat te komen.

De leden van FNV Havens hebben tijdens de vergaderingen op 18 december 2015 nogmaals kenbaar gemaakt vast te houden aan de voorstellen zoals deze door ons zijn gedaan en unaniem aangegeven zo nodig bereid te zijn drukmiddelen aan te wenden om tot door onze leden beoogde afspraken over de werkgelegenheid te komen.

Nu thans een onoverbrugbaar verschil bestaat in wederzijdse standpunten en u heeft aangegeven niet (verder) in te willen gaan op de voorstellen van onze leden hebben wij besloten u een ultimatum te stellen.

Refererend aan uw eindbod zijn de eisen waarmee u alsnog onverkort akkoord dient te gaan de volgende:

- Wij eisen dat werknemers werkzaam in de Containersector (inclusief Verhurende bedrijven) die op 1 januari 2015 een dienstverband voor onbepaalde tijd hadden en die op 11 december 2015 nog steeds in dienst waren van één van de bedrijven in de containersector, niet ontslagen zullen worden, behoudens in gevallen wanneer sprake is van ontslaggronden als beschreven in artikel 7:677 BW (ontslag op staande voet);

- Wij eisen dat deze baangarantie duurt tot ten minste 1 juli 2020 en zoveel langer als nodig is, dat wil zeggen totdat de transitie van ladingstromen tussen de Maasvlakten en vanuit het Eem-Waalhavengebied volledig is afgerond, één en ander door partijen gezamenlijk en eventueel met advies van Berenschot te bepalen;

- Wij eisen dat het te sluiten akkoord voor alle hiervoor aangeduide werknemers van alle bedrijven van kracht blijft, tenzij het totale containervolume dat in de Rotterdamse haven wordt behandeld twee jaar achtereen met 5% of meer is afgenomen ten opzichte van het containervolume in 2014 (peildatum 1 januari 2015). Is wel sprake van de genoemde afname van het containervolume, dan treden partijen opnieuw in overleg;

- Wij eisen dat de in uw eindbod geformuleerde financieringsafspraak blijft gelden zo lang de transitie van lading niet is afgerond en voor alle (uitbreidingen van) maatregelen die zijn opgesomd in het document "Oplossingsrichtingen" d.d. 16 juni 2015 waartoe vóór 1 juli 2020 wordt besloten, teneinde gedwongen ontslagen van werknemers met een vast dienstverband op 1 januari 2015 en nog steeds in dienst op 11 december 2015 te voorkomen;

- Wij wijzen u erop dat de directie van Uniport en RST ons onder andere heeft toegezegd dat zij de in het te sluiten akkoord op te nemen afspraken met betrekking tot werkzekerheid en uitbreiding van de Senioren Haven Fit regeling zal overnemen in een apart akkoord, wel in de geest van het te sluiten akkoord voor de sector, dat voor deze twee bedrijven met de bonden en het Havenbedrijf moet worden gesloten. Wij eisen dat in het met u te sluiten akkoord wordt vastgelegd dat Uniport en RST ook aanspraak kunnen maken op middelen die het Havenbedrijf ter beschikking stelt voor de bekostiging en uitvoering van de maatregelen, volgens de formule die ons in de onderhandelingen steeds als "het verdubbelen van de inleg van bedrijven" is gepresenteerd, mits de directie van Uniport en RST ook participeren in een groot deel van de maatregelen;

- Wij eisen dat de kosten verbonden aan het uitvoeren van het te sluiten akkoord eveneens vallen onder de financieringsafspraak;

- Wij eisen dat de Senioren Haven Fit Regelingen voor de werknemers uit de geboortejaren 1952 tot en met 1956 in alle bedrijven met ingang van 1 juli 2016 worden uitgebreid tot regelingen voor vijf jaar op basis van 50% werken, 95% van een full-timesalaris en 100% pensioenopbouw, opdat aan werknemers die op 1 januari 2015 een tijdelijk dienstverband hadden, zoveel mogelijk perspectief kan worden geboden om hun loopbaan binnen de containersector voort te zetten;

- Wij eisen dat deelnemers aan de uitgebreide Senioren Haven Fit Regeling dezelfde dienstjarenpremie ontvangen die geldt voor deelname aan de reeds bestaande Senioren Haven Fit Regelingen, aangevuld met € 5.000 bruto en dat de resterende arbeidstijd volgens de reeds bestaande afspraken op ondernemingsniveau ten aanzien van roosters met betrekking tot Senioren Haven Fit regeling / OVA worden voortgezet. Indien er geen sprake is van reeds bestaande afspraken dienen deze in overleg met de ondernemingsraad te worden gemaakt.

- Wij eisen dat cao-gerelateerde punten die niet zijn opgesomd in het document "Oplossingsrichtingen" d.d. 16 juni 2015, zoals slim roosteren, niet in het te sluiten akkoord worden opgenomen;

- Wij eisen dat de problematiek RPS zoals beschreven in paragraaf 4 van uw eindbod wordt opgelost zonder gedwongen ontslagen. De werknemers van RPS vallen immers eveneens volledig onder de doelgroep (werknemers met een dienstverband voor onbepaalde tijd op 1 januari 2015 en op 11 december 2015 nog steeds in dienst zijn). Wanneer een uitgebreide Senioren Haven Fitregeling deel uitmaakt van de oplossing voor RPS, dienen de dienstverbanden van degenen die voor die uitgebreide regeling in aanmerking komen eerst te worden opgehoogd tot ten minste 80%, zoals vastgelegd in de cao RPS. Aan werknemers van RPS met een dienstverband voor minder dan 80% die geen gebruik kunnen maken van een (uitgebreide) Senioren Haven Fitregeling dient bij een oplossing voor RPS het dienstverband eveneens te worden opgehoogd tot ten minste 80%.

- Wij eisen dat de Verhurende bedrijven ondanks collegiale in- en uitleen voldoende regiewerkplekken op de containerterminals kunnen blijven invullen, zodat preventieve maatregelen ter voorkoming van langdurige arbeidsongeschiktheid van sjorders genomen kunnen blijven worden. De hierbij passende verdeelsleutel dient tussen de inhurende en de verhurende bedrijven te worden vastgesteld;

- Wij eisen dat in het te sluiten akkoord wordt opgenomen dat met vakbonden zal worden overlegd over het opvangen van de sociale en werkgelegenheidsgevolgen voor werknemers in de containersector voordat tot een eventuele uitbreiding van containerterminals wordt besloten;

- Wij eisen dat in het te sluiten akkoord wordt opgenomen dat met vakbonden zal worden overlegd over het opvangen van de sociale en werkgelegenheidsgevolgen voor werknemers in de containersector voordat eventueel tot een geheel of gedeeltelijke automatisering van de werkzaamheden op de Container Exchange Route wordt besloten;

- Wij eisen dat de "concept convenanttekst Aanpassing Sjorverordening", waarover partijen in oktober 2015 overeenstemming bereikten en die als bijlage bij dit ultimatum is gevoegd, deel uitmaakt van het te sluiten akkoord;

- Wij adviseren de terminal operators betrokken bij dit te sluiten akkoord om in de komende cao-onderhandelingen om de werkgeverbijdrage aan vakbonden deze te verhogen en vervolgens om te rekenen in een bijdrage per container. Hierdoor gaan geautomatiseerde terminals naar verhouding meer betalen dan de bedragen die op loonsom gebaseerd zijn en de bijdrage voor de minder geautomatiseerde terminals wordt naar verhouding lager;

- Wij eisen dat in het te sluiten akkoord wordt opgenomen dat partijen zo kort mogelijk na de totstandkoming van het akkoord een overlegorgaan oprichten voor overleg over de uitwerking en implementatie van het akkoord en om oplossingen te bespreken voor andere of eventueel nieuwe issues die sociale gevolgen hebben voor de werknemers in de sector;

- Wij eisen dat de afspraken in het te sluiten (principe)akkoord zal worden vastgelegd in een Convenant Werkzekerheid Containersector;

Voor een toelichting op onze eisen verwijzen wij u onder andere naar het door ons op 26 november 2015 aan u gezonden voorultimatum waarin wij onze eisen hebben toegelicht en onderbouwd.

Indien wij vóór **woensdag 6 januari 2016 om 12.00 uur** van u geen schriftelijke reactie hebben ontvangen, waaruit blijkt dat u integraal akkoord gaat met de hiervoor geformuleerde eisen, dient u rekening te houden met door ons uit te roepen en te organiseren acties, waaronder werkonderbrekingen en stakingen voor kortere of langere duur.

Uiteraard zullen wij rekening houden met de in acht te nemen veiligheidsmaatregelen en zijn wij te allen tijde bereid tot overleg over het waarborgen van de veiligheid van de mensen, goederen en materieel tijdens voormelde acties.

Dit technisch overleg, indien door u gewenst, dient naar onze mening plaats te vinden voor de looptijd van het ultimatum is verstreken opdat nog tijdig de juiste maatregelen getroffen kunnen worden. Voorts gaan wij ervan uit dat u uw klanten en eventuele andere derden wier belangen geraakt kunnen worden zult informeren over het feit dat acties zullen plaatsvinden waarbij de dienstverlening niet gegarandeerd kan worden.

Voorts wijzen wij u erop dat het inzetten van onderkruipers op grond van de WAADI verboden is. Indien wij daar aanleiding toe zien, zullen wij de Inspectie SZW vragen een onderzoek in te stellen. Daarnaast wijzen wij u er op dat overbrengen van werkzaamheden die normaliter door uw bedrijf worden verricht naar andere bedrijven of havens, door ons tot besmet werk zal worden verklaard. Vanzelfsprekend zullen wij onze leden bij die bedrijven, alsmede de internationale collega vakbonden, oproepen om geen besmet werk te verrichten.

Uw reactie zien wij belangstellend tegemoet.

Hoogachtend,

Niek Stam
FNV Havens
06 22998138
n.stam@bg.fnv.nl

Mariëtte Patijn
Coördinator arbeidsvoorwaarden FNV

Bijlage: Concept Convenanttekst Aanpassing Sjorverordening

BIJLAGE

Concept Convenanttekst Aanpassing Sjorverordening

Partijen komen overeen dat er een onderzoek zal plaats vinden naar de mogelijke aanpassing van de sjorverordening voor schepen. In de opdrachtomschrijving zullen de volgende onderdelen worden opgenomen:

1. **Benchmark:** met betrekking tot de regelgeving voor het sjorren van schepen tot 170 meter zal er een benchmark plaats gaan vinden met de andere zeehavens in de Hamburg-Le Havre range. Hierbij worden onderdelen als geldende regelgeving, interpretatie van de regelgeving, verenigbaarheid van de regelgeving met nationaal en EU recht, uitvoering van de regelgeving in de praktijk en de handhaving van de regelgeving meegenomen.

2. **Concurrentiepositie:** De aanpassingen van de huidige sjorverordening moeten leiden tot 'level playing field' in de Hamburg-Le Havre range. Dit betekent dat in alle genoemde havens dezelfde veiligheids- en tewerkstellingsregels moeten gelden ten aanzien van welke schepen door welke werknemers mogen worden gesjord.

3. **Werkgelegenheidsaspect:** De mogelijke werkgelegenheidseffecten van een eventuele aanpassing van de sjorverordening zullen in kaart gebracht worden. Hoeveel werkgelegenheid (van sjorders, op terminals en op de feederschepen) behelst dit wellicht en op welke termijn zouden deze werkgelegenheidseffecten plaatsvinden? Ook zal in kaart gebracht moeten worden hoeveel opleidingsvraag dit gaat vergen. Mogelijke deelvragen: hoeveel extra werkzaamheden worden verricht, hoeveel werkgelegenheid dit behelst, wat zijn de mogelijkheden voor instroom van mogelijke boventalligen in de containersector en welke werkgelegenheid ontstaat hierdoor in de nabije toekomst in de regio?

4. De huidige sjorverordening zal geactualiseerd en opnieuw geredigeerd moeten worden om discussies zoals die onlangs hebben plaatsgevonden te voorkomen. Hierbij doelen wij die over het "in dienst zijn van een erkend sjorbedrijf".

5. **Veiligheid:** Van belang is dat op alle feederschepen veilig gewerkt kan worden. Dit betekent dus concreet dat toezichthoudende diensten hier extra op moeten toezien. In Q2 2016 zal er vanuit de Toezichthoudende organen berichtgeving naar feedermaatschappijen moeten uitgaan om hun schepen aan te passen zodat er veilig op de schepen gewerkt kan worden vanaf Q4 2016.

6. **Invoering:** Partijen brengen in kaart hoe een eventuele aanpassing van de sjorverordening tot stand kan worden gebracht qua besluitvorming en mogelijk inpassing/uitvoering. Mogelijke deelvragen; welke partijen moeten het voorstel ondersteunen, is een voorstel in lijn met de toepasselijke wet- en regelgeving (o.a. mededingingsrecht), hebben sjorbedrijven voldoende capaciteit bij een eventuele aanpassing van de 170 meter grens en hoe zou dit qua scholing dienen te worden georganiseerd. FNV Havens en CNV Vakmensen – sector Havens zullen het initiatief nemen om samen met de betrokken havenvakbonden uit de Hamburg – Le Havre Range een aanvullende afspraak te maken met de Joint Negotiation Group in de IBF cao met een implementatiedatum liggende tussen 1 juli 2016 en 1 januari 2017.

   Van belang is dan ook dat ook de andere partijen betrokken bij dit overleg hun steun uitspreken voor een level playing field op het onderdeel "sjorren op feeders door havenwerkers".

Tijdsplanning: Vakbonden, VRC, Havenbedrijf Rotterdam, Matrans/ILS/Unilash vormen een werkgroep om voor 1 januari 2016 tot een gedetailleerde opdrachtomschrijving te komen en de juiste expert(s)/partij(en) kiezen om het onderzoek te laten doen.

Q1 2016 desk research; (ten aanzien van regelgeving sjorverordening).
Q2 2016 uitwerking veiligheidsaspect.
Q3 2016 resultaten en vervolgstappen (werkgroep).

Vakbonden en werkgevers in de container- en sjorsector en het Havenbedrijf Rotterdam
21 10 2015