

LASHING is DOCKERS' WORK!
UPDATE in all ports!



DEAL = DEAL AFSPRAAK = AFSPRAAK

Beste leden,

Rotterdam, 13 januari 2020

Er zijn geen andere internationale federaties van vakbonden op de wereld te vinden zoals ITF en ETF die zich zo hard inzetten op bescherming van de positie van havenwerkers en zeevarenden. Dit werk wordt vooral uitgevoerd door vakbonden zoals FNV Havens inclusief hun kaderleden en ITF Inspecteurs. Maar daar achter zitten ook juristen.

Dit is even goed om te weten en te onthouden.

Jarenlang is er gewerkt aan een internationale afspraak dat zeevarenden geen werk meer gaan doen van havenwerkers. Waarom werden zeevarenden daarvoor ingeschakeld? Simpel: omdat zij goedkoper zijn dan havenwerkers. Maar is het een goede zaak voor zeevarenden dat ze daarvoor worden ingeschakeld? Daarop is het antwoord nee. Zeevarenden doen dat werk bovendien vaak onder onveilige omstandigheden. En er is geen inspectiedienst in Nederland, en trouwens ook niet buiten Nederland, die daar wat aan doet. Want de bevoegdheden van die inspectiediensten zijn alleen maar van toepassing op werknemers in dienst van een Nederlands bedrijf of op Nederlands grondgebied. En als het gaat om schepen onder buitenlandse vlag, dan kijken de instanties graag de andere kant op.

Dat is ook nog oneerlijke concurrentie. En dat moet stoppen.

Er zijn daarom nieuwe afspraken gemaakt waaronder de nieuwe **Dockers Clause**. Eigenlijk is de echte naam " **NON SEAFARERS WORK CLAUSE** ". De schepen die onder zo'n IBF cao varen moeten nu gebruik gaan maken van sjorders in dienst van haven-/sjorbedrijven (Rotterdamse situatie). **Ongeachte welke haven of terminal**. Dat is dus duurder dan het sjorwerk te laten doen door zeevarenden die voor een appel en ei werken. Maar daar is wel over onderhandeld en daar zijn harde afspraken over gemaakt. Er is gewoon een totaalafpraak waarin ook compensatie is afgesproken voor het afnemen van echte sjorders. Bovendien hebben de werkgevers een periode van 2 jaar gekregen om zich op de nieuwe situatie voor te bereiden, zodat met verhoogde tarieven het sjorwerk kan worden betaald. Deze periode is op 1 januari 2020 geëindigd en nu moet er dus geleverd worden – sjorwerk enkel en alleen voor de havenwerkers. Maar dat gebeurt niet.

Waarom stoppen wij het werk dan niet op het schip?

Dit horen wij vaak van onze leden als een oplossing. " Want wie niet luisteren wilt, moet maar voelen", is het motto. Dat gaan wij niet doen. Als er een cao aan boord van het schip van toepassing is, dan is iedere actie illegaal en dan kun je daarvoor verantwoordelijk gesteld worden. Nee, wij gaan naar de rechter. Dit zal de nodige tijd in beslag nemen. Wij zijn al vanaf november 2019 bezig ons hiervoor voor te bereiden. Dat kost tijd, energie, geld en vooral discipline.

Wij komen nu op een juridisch terrein wat nog nooit bewandeld is. Waarom nieuw?

Er is een Raam-CAO waaronder vele cao's hangen die het schip aan deze afspraak verbindt. Dit heeft dus niets te maken met of er wel of geen cao is voor havenwerkers. Maar de ondertekenaars van deze cao zijn niet in Nederland gevestigd. Maar, bijvoorbeeld, de vakbond in Duitsland en de werkgever in Cyprus. En het schip staat geregistreerd op de Bahama's. Dus dat is nog wel even een dingetje. Je hebt met internationale partijen te maken en dat vraagt de grootst mogelijke precisie bij het tackelen van (juridische) problemen.

Europese havenvakbonden steunen de Rotterdamse aanpak

Op 8 januari kwamen 64 vakbondsbestuurders en sjorders uit diverse Europese havens bij elkaar samen met ITF en ETF op uitnodiging van FNV Havens om de strategie verder te ontwikkelen. Vooral ook om netwerken van juristen en sjorders op te zetten. Iedereen is dolenthousiast over onze aanpak en over het werk wat al verricht is.

In de komende twee tot drie weken zal al het nodige werk verzet zijn om een grote rechtszaak te voeren tegen een van de grootste werkgevers die deze cao getekend heeft en de Dockers Clause niet nakomt.

Zodra bekend is wanneer de zitting is zullen wij een uitvraag onder onze leden doen om hierbij aanwezig te zijn. Wij moeten laten zien dat wij bereid zijn om ons werk op te eisen en veilig te kunnen verrichten.

Wat kunnen jullie nu doen?

Er ligt al een verzoek van de ITF inspecteurs aan kaderleden van de containeroverslagbedrijven en sjobedrijven om vooral foto's te maken en naar ons op te sturen van zeevarenden die sjobwerk verrichten. Van belang is dat wij foto's krijgen waarop dit te zien is, foto van de boot en het tijdstip waarop de foto genomen is. Dit is bewijsmateriaal voor de komende rechtszaken. In de tussentijd blijven wij brieven versturen naar de werkgevers die in overtreding zijn. Zelfs daarvoor waarschuwen wij de schepen als ze onderweg naar Rotterdam zijn zodat ze niet kunnen vergeten om sjorders te bestellen. Als het schip in de haven komt aanliggen krijgen ze weer een brief. En uiteindelijk weer een brief als ze in overtreding zijn. Dit is allemaal nodig om een sterke zaak bij de rechter te hebben.

En de brieven dan die directies ECT, RWG en APMT-terminals hebben verstuurd aan de werkgevers. Hebben die geen effect gehad?

Nee, de terminals zijn geen partij bij de afspraken. Maar wel hebben ze alle partijen gewaarschuwd dat de Dockers Clause van toepassing is met ingang van 1 januari 2020. En nu wordt door de terminals een afwachtende houding aangenomen.

Op de achtergrond kan meespelen dat in Antwerpen nergens door zeevarenden gesjord mag worden volgens de Wet Major. In Rotterdam is alleen geregeld dat containerschepen langer dan 170 meter door havenwerkers met sjobcertificaat gesjord mogen worden. De rest wordt overgelaten aan de markt. Daarmee hoopt Rotterdam goedkoper en aantrekkelijker te zijn dan Antwerpen. En dat is ook oneerlijke concurrentie over jullie rug en over de rug van zeevarenden. Het hoeft dan ook niet te verbazen dat onderzoek vanuit de Sociaal Dialoog Containersector Rotterdam is tegengewerkt, ook door het Havenbedrijf Rotterdam.

Maar wij gaan gewoon door. Wij hebben de steun van de rest van de wereld.

Groet,

FNV Havens, ITF en ETF