

Golf

Informatie voor leden van FNV Waterbouw

FNV Waterbouw is de officiële vakbond in de waterbouw. FNV Waterbouw behartigt de belangen van de baggeraars en van het varende personeel. De bond is een samenwerkingsverband van FNV Bouw en Nautilus INT.

1

Jaargang 3, nummer 1, mei 2011



2

Pas op met drank voordat je in Singapore op het vliegtuig stapt



3

Tideway neemt hypermodern valpijpschip in gebruik

4

Kabinet laat inzet particuliere beveiligers onderzoeken

CAO-ONDERHANDELINGEN OPGESCHORT

FNV WATERBOUW: GEEN AFSPRAKEN DIE TEGEN DE WET INDRUISEN

De wet is volstrekt helder: werknemers van buiten de EU die in Nederland werken, moeten ten minste het minimumloon ontvangen. Maar de werkgevers in de waterbouw willen hier niets van weten. Zij willen buitenlandse werknemers die op de Tweede Maasvlakte of de Schelde werken minder betalen. Voor FNV Waterbouw is dit onacceptabel. Daarom zijn de cao-onderhandelingen tot nader order opgeschort.

Voor alle duidelijkheid: de wet is niet bedoeld om buitenlanders een in hun ogen hoog loon te geven, maar om Nederlandse werknemers te beschermen tegen oneerlijke concurrentie. Want als de werkgevers hun zin zouden

krijgen dan verdienen Nederlanders en buitenlanders verschillend voor hetzelfde werk. Aanvankelijk was er onduidelijkheid tussen verschillende ministeries of de wet behalve op Nederlandse bodem ook gold binnen de

territoriale wateren. Daar is nu duidelijkheid over: de wet geldt ook daar. Maar daarbuiten niet en dat maakt het in de praktijk soms lastig. Zeker voor werknemers op schepen die de territoriale wateren in en uit varen.

Het betekent dat niet-EU-werknemers aan boord van enkele schepen op de Maasvlakte en de Schelde ten minste recht hebben op het minimumloon. Dat hadden ze ook al op grond van de oude cao. Maar zoals nu duidelijk is geworden, hebben werkgevers daar de hand mee gelicht.

Politiek

Ook tijdens de onderhandelingen voor een nieuwe cao willen de werkgevers niets weten van betaling van ten minste het minimumloon aan buitenlandse werknemers die in Nederland werken. FNV Waterbouw heeft geprobeerd de kwestie praktisch op te lossen. Niet EU-werknemers zouden aan boord hun eigen loon ontvangen dat, zodra ze binnen de Nederlandse territoriale wateren zouden werken, zou worden aangevuld tot het minimumloon. Administratief is dit zeer eenvoudig uit te voeren. De werkgevers weigeren echter hieraan mee te werken. De Nederlandse werknemers worden nu de dupe hiervan, omdat hun cao afhankelijk wordt gesteld van deze afspraak die FNV Waterbouw niet kan en niet wil maken. Een datum om verder te onderhandelen is er niet. FNV Waterbouw gaat echter niet afwachten en zal de komende tijd de leden, het publiek en vooral de politiek informeren over de halsstarrige houding van de werkgevers. We nemen aan dat de politiek toch niet wil dat bij de aanleg van de Tweede Maasvlakte de wet wordt overtreden! ⚡

Column

Hans Crombeen
Bestuurder FNV Waterbouw



FIT

De avond dat ik dit schrijf, is de eerste echte zomerse avond van het jaar. En dat in april. Vandaag heb ik gesproken op een bijeenkomst over een nieuwe tilnorm voor werknemers. Wanneer je fysieke arbeid verricht, is het een goed idee om je lichaam fit te houden. Gezonde voeding en genoeg beweging horen daar bij. Vanavond heb ik zelf de daad bij het woord gevoegd en ben ik een stukje gaan rennen. Dat doe ik regelmatig. Het maakt mijn hoofd even leeg. Morgen zijn er onderhandelingen voor een nieuwe cao Waterbouw. Ik ben niet van de yoga en de zen, mij te zweverig. Maar even niets anders aan je hoofd dan de kilometer voor je, is wel goed voor mij. Dit keer lukte dat niet helemaal. Al bij de eerste kilometer moest ik eraan denken hoe waterbouwers aan hun beweging komen. Op nieuwe schepen wordt vaak een sportfaciliteit gemaakt. De Flintstone, zo lees ik in een artikel verderop in deze Golf, krijgt zelfs een sporthal. Maar hoe zit dat op het wat oudere schip? Het dek leent zich vaak niet om rondjes over te rennen. Het maakt me wel nieuwsgierig. Wat doen jullie om fit te blijven? Hebben jullie daar misschien creatieve oplossingen voor bedacht? Laat het mij weten en wie weet kunnen we hier in de volgende Golf aandacht aan schenken. Blijft over de gezonde maaltijd. Ik kom graag regelmatig aan boord eten. Het eten is altijd goed en er is vaak ook nog een keuze te maken: tussen gezond en vet. Voor mij zou het beter zijn als ik die keuze niet had. Gelukkig mag ik morgen heel de dag over jullie cao onderhandelen. Tussen de middag komen de standaardbroodjes op tafel en hoef ik niet na te denken over gezond en vet. Dan kan ik al mijn energie richten op het afsluiten van een goede en gezonde cao. ⚡



Foto Chris Pennarts

Kom naar de jaarvergadering op 31 mei in Cuyk

Op 31 mei houdt FNV Waterbouw haar jaarvergadering in het Van der Valk Hotel langs de A73 in Cuyk. De jaarvergadering is toegankelijk voor alle leden van FNV Waterbouw. Op de agenda staan: goedkeuring van het bestuursverslag over het afgelopen jaar, verkiezing van een nieuwe voorzitter en een discussie over het arbeidsvoorwaardenbeleid. Namens FNV Bouw is Ruud Baars herkiesbaar als secretaris en namens Nautilus International Rob Pauptit als penningmeester. 's Middags wordt het grindbaggerbedrijf Koninklijke Smals in Cuyk bezocht.

Hoe komt een cao tot stand?

Voordat de cao-onderhandelingen met de werkgevers begonnen, heeft FNV Waterbouw al heel wat werk verzet. Allereerst werden er zoveel mogelijk schepen bezocht om te horen wat volgens de werknemers in een nieuwe cao moest worden geregeld. Ook is er een enquête gehouden onder leden. De resultaten van de bezoeken en de enquête werden voorgelegd aan de Raad van Advies van FNV Waterbouw. Daarna werden de cao-voorstellen vastgesteld. Vervolgens beginnen de onderhandelingen met de werkgevers. Hierbij worden de onderhandelaars van FNV Waterbouw bijgestaan door een klankbordgroep die uit acht leden bestaat, afkomstig uit alle branches in de Waterbouw. Als er uiteindelijk een principeakkoord tussen vakbonden en werkgevers is bereikt, dan wordt dit voorgelegd aan de Raad van Advies van FNV Waterbouw. Als die instemt, kan de onderhandelaar van FNV Waterbouw het cao-akkoord ondertekenen.

Nieuwe cao bij Koninklijke Smals

De 100 werknemers van grindbaggerbedrijf Koninklijke Smals in Herten krijgen dit jaar 2 procent loonsverhoging. Dat is het belangrijkste punt in de nieuwe cao die onlangs is afgesloten. De cao geldt voor een jaar, met terugwerkende kracht vanaf 1 januari tot en met 31 december 2011. Rob van Gemert, regio-bestuurder van FNV Waterbouw in Limburg, is tevreden. “De onderhandelingen waren niet makkelijk maar zeker in deze moeilijke tijd hebben we een mooi resultaat bereikt. Ook het budget van scholing blijft onveranderd groot.”



IN HET BUITENLAND AAN HET WERK OF ONDERWEG?

HOUD JE AAN DE REGELS!

Baggeraars die veel in het buitenland werken en reizen, realiseren zich niet altijd dat daar vaak heel andere regels gelden. Een naar eigen maatstaven kleine misstap kan hierdoor ernstige gevolgen hebben. Straffen worden sneller gegeven en kunnen veel zwaarder zijn dan in Nederland. FNV Waterbouw ziet, mede door aangescherpte wetgeving, het aantal incidenten toenemen. Een waarschuwing lijkt op zijn plaats.

Dat er in veel landen strenge wetten gelden wat betreft alcohol, is bekend. Minder bekend is dat door gewijzigde wetgeving in (onder meer) Singapore het drinken van alcohol tijdens de reis op zich al een risico is. **Willem Grooff** van het FNV Waterbouw-steunpunt in Singapore: “Onder invloed van alcohol zijn in een vliegtuig is al een reden voor een lange celstraf en een

hoge boete. Je bent dus ook zonder dat er een incident heeft plaatsgevonden al strafbaar, omdat men een dronken iemand aan boord als een gevaar voor de veiligheid beschouwt.”

Grote problemen

Dit is niet de enige regel die we in Nederland niet gewend zijn maar die in diverse buitenland tot grote problemen kan leiden.

Willem Grooff: “Denk ook aan agressief gedrag, beledigende opmerkingen of al dan niet goed bedoelde handtastelijkheden. Dat kan je zomaar een paar jaar gevangenisstraf opleveren, eventueel nog aangevuld met een stevige boete en, jawel, een paar stokslagen.” Raakt men, al dan niet door eigen schuld, betrokken bij een ongeval of incident, dan kunnen

de gevolgen groot zijn. Ineens kunnen alle contacten met collega's, familie en werkgever worden verbroken en ligt je lot in handen van een volslagen onbekende, peperdure, advocaat. De schade is niet te overzien en niet te verhalen omdat dit soort incidenten niet binnen de rechtsbijstandverzekering en het werk van de vakbonden valt. Vaak is een poging om via de Nederlandse ambassade nog wat contacten te leggen de enig overblijvende optie. Daarna is het hopen op een goede afloop, waarop je zelf maar weinig invloed kunt uitoefenen.”

Vakbond

Een gewaarschuwd mens telt voor twee. Willem Grooff: “Het eerste advies is: houd je aan de

regels van het land. Als je niet weet hoe de regels zijn, ga er dan in ieder geval van uit dat veel zaken die we in Nederland normaal vinden in het buitenland dikwijls niet worden geaccepteerd. Zorg ook dat je lid bent van FNV Waterbouw. Als het dan toch een keer fout gaat, kunnen wij ook in situaties die niet direct te maken hebben met het werk adviseren en misschien hulp bieden. Want de bond beschikt over een uitgebreid netwerk en kan vaak nog iets doen via lokale zusterorganisaties of zeemannsmissies. Verder kunnen wij contacten leggen en onderhouden tussen betrokken partijen. Verwacht geen wonderen van ons, maar zorg ervoor dat je er niet helemaal alleen voor staat in een ver vreemd land waar je de regels niet kent.”



Wie op het vliegveld van Singapore te veel drinkt en vervolgens op een vliegtuig van Singapore Airlines stapt, loopt een groot risico.

Tideway laat hypermodern schip in Singapore bouwen



Tideway, de Nederlandse dochteronderneming van DEME, neemt binnenkort de Flintstone, een hypermodern valpijpschip, in gebruik. Met dit schip zullen op grote diepte stenen worden gestort als bescherming voor gas- en olieleidingen.

Kapitein Hans Fopma van de Flintstone is sinds 1992 in dienst van Tideway. We praten met hem niet op de bouwlocatie van het schip. Die bevindt zich namelijk in Singapore, terwijl het gesprek plaatsvindt op het kantoor van Tideway in Breda.

Fopma: “Het nieuwe schip kan tot een diepte van 2 kilometer werken. Dat is noodzakelijk, omdat gas en olie steeds vaker in volle zee op grote diepte worden gewonnen. Uiteraard is deze manier van winning nogal duur. Maar omdat de energieprijzen nog steeds stijgen, loont het de moeite. En is het ook lonend om zo’n schip te bouwen.”

De Flintstone behoort tot de DP2-klasse. Fopma: “DP staat voor dynamic positioning. Het betekent dat het schip voor zowel het varen als het liggen op locatie gebruik maakt van onder meer gps. Via satellieten wordt de positie vastgesteld. Daarna geef je in de computer aan waar je naar toe wilt. Vervolgens stuurt de computer het schip tijdens de vaart. Hetzelfde gaat het als je op de afgesproken werkplek ligt. Dynamic positioning zorgt er dan voor dat zonder het gebruik van een anker het schip keurig op z’n plek blijft liggen. Het cijfer 2 geeft aan dat de systemen dubbel zijn uitgevoerd. Bij een storing wordt er direct op een reservesysteem overgeschakeld.”

Speciaal systeem

De grote diepte waarop het schip kan werken, stelt ook eisen aan het valpijpsysteem. Fopma:

“Normaal wordt de valpijp onder het schip gestabiliseerd met stalen draden. Maar dat kan niet op zo’n diepte. Daarom gebruikt de Flintstone een speciaal systeem dat vergelijkbaar is met dat van boortorens. Elke keer wordt er een nieuw stuk valpijp aangeschroefd, net zo lang tot de vereiste diepte is bereikt.” Het is de bedoeling dat de Flintstone ook ver uit de kust zal werken. Daarom kan in de twee reusachtige laadruimten per keer 20.000 ton stenen worden meegenomen. Hierdoor kan het aantal vaartochten tussen de plek waar de stenen worden ingeladen en waar ze worden gestort tot een minimum worden beperkt. Twee grote kranen storten de stenen op de werklocatie in de valpijp en de natuur doet de rest.

Gemengde bemanning

Op het nieuwe schip zijn de faciliteiten voor de werknemers aan de laatste eisen aangepast. Fopma: “De onderkomens voor de bemanning behoren tot de CAC3-klasse. Hierdoor is ook tijdens het werk het geluidsniveau in de hutten zeer gedempt. Wat uiteraard helpt, is dat dit schip vanwege de aard van de werkzaamheden geen contact heeft met de zeebodem. Verder zijn er een goed geoutilleerde recreatieruimte, een ziekenboeg en een sporthal. Elke hut is voorzien van tv en internet, waarbij vanwege een vaste breedbandverbinding er geen datalimiet is voor het internetverkeer.”

De eigen bemanning telt zo’n 32 koppen, daarnaast zullen er vaak enkele medewerkers van de opdrachtgever zijn. Het merendeel van de bemanningsleden bestaat uit Nederlanders. Dat zijn de officieren, stuurman, technici en machinisten. De rest van de bemanning, negen matrozen, wordt gevormd door Filippijnen. Op het schip zullen ook enkele vrouwen werkzaam zijn, met name op de brug als stuurlieden en onder de surveyors, die zich bezighouden met onderzoek naar de gesteldheid van de zeebodem.

Offshore activiteiten

De eigenaar van het schip Tideway is de Nederlandse poot van de Belgische multinational DEME. Omdat de afstand tussen het kantoor van Tideway op een industrieterrein aan de oostkant van Breda en het hoofdkantoor

van DEME bij Antwerpen maar 65 kilometer bedraagt, werken er op het Nederlandse kantoor ook Belgen. Niet voor niets staan er op het parkeerterrein bij de Bredase vestiging auto’s met een rood-wit kenteken en klinkt in het gebouw regelmatig een sappige Vlaamse tongval. Er werken bij Tideway zo’n 300 mensen, tegen 4000 bij het gehele concern. Lisette Nelemans, hoofd personeelszaken van Tideway: “We zijn een specialistisch onderdeel van een groot concern dat zich volledig toelegt op activiteiten rond olie- en gaswinning. Veiligheid en kwaliteit zijn hierbij essentieel. Daarom wordt er veel aandacht besteed aan training en opleiding van onze medewerkers. Daarnaast hebben bemanningsleden en project-medewerkers de mogelijkheid om te varen op de schepen van de gehele DEME-vloot. Ook

kunnen ze worden ingezet op projecten binnen de gehele organisatie. We profiteren op deze manier van de brede kennis en ervaring binnen de onderneming. En we geven medewerkers een uitgebreidere keuze in hun loopbaan.”

Resteert er nog één vraag: waar gaat de eerste reis van de Flintstone naar toe? Kapitein Hans Fopma: “Dat is nog niet helemaal duidelijk. Dat kan het gebied rond Nova Zembla worden. Daarom is het nog het vermelden waard dat het schip voldoet aan de eisen van de ijsklasse. Oftewel, het kan grotere druk op de scheepshuid als gevolg van ijs aan.”

Animatiefoto van de Flintstone. Foto's Tideway



KABINET BENOEMT COMMISSIE

ONDERZOEK NAAR INZET PARTICULIERE BEWAKERS



Het kabinet laat op korte termijn een commissie de juridische consequenties onderzoeken van het toelaten van particuliere beveiligers op Nederlandse schepen in de Golf van Aden en de Indische Oceaan. Marcel van de Broek van FNV Waterbouw: “Prima dat dit wordt uitgezocht. Maar laat het niet te lang duren. Want er moet snel duidelijkheid komen wat wel en wat niet mag.”

De aankondiging van het kabinet komt nadat de Adviesraad Internationale Vraagstukken (AIV) onder leiding van oud-minister van Defensie Joris Voorhoeve onderzocht welke maatregelen de Nederlandse overheid kan nemen tegen piraterij. Marcel van den Broek: “Die maatregelen zijn hard nodig, want piraterij wordt een steeds groter probleem. Door Somalische piraten worden momenteel zo’n zes à zevenhonderd zeevarenden gegijzeld. Doordat

in de Golf van Aden onder meer in konvooi wordt gevaren onder begeleiding van marineschepen, zoeken Somalische piraten het steeds verder weg. Vrijwel de gehele westelijke Indische Oceaan behoort inmiddels tot hun werkgebied. Door het enorme oppervlak kunnen internationale marinemachten dit niet meer controleren. Schepen die daar varen, zijn dus geheel op zichzelf aangewezen. Ook worden de kapers steeds gewelddadiger.”

Juridische gevolgen
Vakbond Nautilus International en de Nederlandse redersvereniging dringen namens de koopvaardij al langer bij de overheid aan op bescherming van de schepen en hun bemanningen. Het liefst door de Koninklijke Marine of de marine van een ander land. Maar als dit niet mogelijk is door de inzet van bewapende private beveiligers. De directe bescherming door de Koninklijke Marine vindt inmiddels sporadisch plaats, maar is absoluut onvoldoende om aan alle terechte bijstandsaanvragen te voldoen. Voor het alternatief, de gewapende private beveiligers is een wetswijziging nodig. Politiek Den Haag worstelt hier nog mee. Want zij geeft het geweldsmonopolie niet graag uit handen. Ook is zij beducht op juridische bezwaren. Die laat zij nu door een commissie onderzoeken. Marcel van den Broek heeft daar maar beperkt vrede mee. “Alweer een commissie betekent wederom uitstel dat tot slachtoffers kan leiden. Anderzijds roept de inzet van particuliere beveiligers op schepen veel vragen op. Bijvoorbeeld, wie is verantwoordelijk voor hun daden? Hoe staat het met de veiligheid van de bemanning? Als er gewonden of doden vallen, wat zijn dan de juridische gevolgen? Hoe zijn de opvarenden verzekerd?” Volgens Van den Broek wordt het hoog tijd dat ook in de waterbouw de werkgevers zich aansluiten bij de lobby richting politiek Den Haag. 📍

ARBEIDSOMSTANDIGHEDEN

Uitbreiding Arbocatalogus en nieuwe veiligheidsinstructie

Risico’s bestaan overal, ook op het werk. Maar wie de risico’s kent, kan er rekening mee houden. Moét er rekening mee houden. Want het is onaanvaardbaar om risico’s te nemen die kunnen leiden tot ongelukken of tot milieuschade. Daarom bestaat er in de waterbouw al jarenlang een goed arbeidsomstandighedenbeleid. Dat beleid wordt in de komende jaren vastgelegd in de Arbocatalogus

Inmiddels staan er 14 verschillende risico’s en hoe ze kunnen worden voorkomen in de Arbocatalogus. De Arbeidsinspectie heeft namelijk onlangs drie risico’s goedgekeurd die vakbonden en werkgevers in 2010 hebben uitgewerkt. De goedkeuring van de Arbeidsinspectie is verplicht. Op deze manier houdt de overheid nog een vinger in de pap. Dit jaar gaan vakbonden en werkgevers drie nieuwe risico’s in kaart brengen. Verder is het de bedoeling dat via internet een enquête wordt uitgezet onder werknemers en werkgevers om te kijken hoe de Arbocatalogus wordt gebruikt. Ook verschijnt later dit jaar een nieuwe uitgave van het veiligheidsinstructieboekje, bestemd voor werknemers in de waterbouw.

Meer informatie:
www.caowaterbouw.nl/arbocatalogus



Word lid van FNV Waterbouw en vul onderstaande gegevens volledig in.

Persoonsgegevens	
Naam en voorletters	M / V
Adres	
Postcode en woonplaats	
Telefoon	
E-mail adres	
Geboortedatum	Nationaliteit
Werkgevergegevens	
Werkgever	te
Adres werkgever	
Postcode en woonplaats	
Beroep	
Mijn salaris bedraagt	€ bruto per maand / per vier weken*

Ik ben **wel** / **niet*** in het bezit van een zeegaande vaarbevoegdheid

* doorhalen wat **niet** van toepassing is.

Contributie betaling

Ik machtig FNV Waterbouw om via FNV Bouw / Nautilus INT de maandelijks verschuldigde contributie automatisch af te schrijven van mijn (post)bankrekeningnummer:

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Datum	Handtekening

KNIP DEZE BON UIT EN VERSTUUR ZONDER POSTZEGEL NAAR:
FNV WATERBOUW
Antwoordnummer 2275
3440 VB Woerden

Het nieuwe lid werd aangemeld door:

Naam en voorletters

Adres

Postcode en woonplaats

Lidnummer FNV Bouw lid

☐ Maak € 10,- werverspremie over op rekeningnummer:

Lidnummer Nautilus INT lid

☐ Ik ontvang graag de attentie
--

Kijk voor de meest actuele contributiebedragen op www.fnvwaterbouw.nl/lidmaatschap.html

⬅ Vul nú de bon in en word lid!

Goede arbeidsvoorwaarden en een veilige werkplek. FNV Waterbouw komt op voor uw belangen. De bond is er ook voor loopbaanadviesen, belastingtips, rechtsbijstand en flinke kortingen op uw zorgverzekering. U bent al lid voor 14,99 euro per maand. Jongeren en parttimers krijgen korting.

Leden van **FNV Waterbouw** kunnen met vragen of problemen bij hun bond terecht.

FNV Waterbouw, kantoor Woerden
Houttuinlaan 3, 3447 GM Woerden
Postbus 37, 3440 AA Woerden

FNV Waterbouw, kantoor Rotterdam
Schorpioenstraat 266
3067 KW Rotterdam Alexander
Postbus 8575, 3009 AN Rotterdam

FNV Waterbouw is verder bereikbaar:
- onder telefoonnummer:
+31 (0) 88 575 77 60
- via de e-mail: info@fnvwaterbouw.nl
- en de website: www.fnvwaterbouw.nl