

BINNENVAART NIEUWS

januari-februari 2019

NAUTILUS
INTERNATIONAL

De nieuwsbrief
van de vakbond
in Nederland

Cao-akkoord bij Thyssenkrupp Veerhaven!

De Nautilus leden bij Thyssenkrupp Veerhaven (TKV) stemden 7 januari jongstleden in met het CAO onderhandelingsresultaat TKV. Ook de CNV leden gingen akkoord.

Nautilus Binnenvaart bestuurder Bert Klein: 'Na het stellen van een ultimatum had de werkgever eind vorig jaar een informeel bod uitgebracht. Wij hebben toen hierop aangegeven dat dit informele bod nog te ver af lag van ons ultimatum. Na een informele consultatieronde bij de leden hebben wij de werkgever vervolgens aangegeven dat het informele bod nog enkele aanpassingen nodig had om formeel in stemming bij de leden de kunnen brengen. De werkgever heeft toen de voorgestelde wijzigingen aangebracht en na het onderhandelingsresultaat in stemming te hebben gebracht, hebben de leden dus nu ingestemd met de nieuwe CAO.'

onderhandelingsresultaat presenteren. Wij hebben toen het onderhandelingsresultaat met een neutraal advies aan de leden voorgelegd. In juni wezen de leden dit onderhandelingsresultaat massaal af. Vervolgens hebben wij een informeel overleg gevoerd en de directie de pijnpunten uitgelegd van het eerder bereikte resultaat. Op 10 september werd het informele overleg gevolgd door een officieel overleg. In dit onderhandelingsoverleg heeft de werkgever uiteindelijk een eindbod neergelegd. Hoewel in dit eindbod het loonbod enigszins werd verhoogd, werd toen wederom dit eindbod afgewezen.'

Waarom wezen de werknemers het bod af?

'De werknemers wezen het bod af, omdat er op fundamentele onderdelen niet getoet werd gekomen aan hun eisen.

Verder wilde men de garantie van de prijscompensatie onverkort terug in hun cao. Daarnaast speelde een rol dat de sfeer tussen de werkvloer en het management de laatste jaren steeds slechter is geworden.'

Generatiepact

Bet Klein vervolgt: 'De werkgever wilde eerst niet over een generatiepact onderhandelen, omdat het volgens hen te duur is. Maar toen werd voorgesteld dit te onderzoeken, ging men er niet op in. Wel was men bereid een 'maatwerkwerkoplossing' te zoeken voor medewerkers die eerder willen stoppen met werken. Als eerste stap hebben wij dat geaccepteerd, maar dan willen de werknemers na een onderzoek hierna wel inspraak hebben over de uitkomst van het onderzoek naar dit 'maatwerkplan'. In het nu afgesloten akkoord hebben de werknemers dan ook het laatste woord in dit maatwerk kader.'

Het cao akkoord op hoofdlijnen:

Wegens het verstrijken van de tijd hebben de leden alsnog kunnen instemmen met een driejarige CAO, te weten van 1 januari 2018 tot en met 31 december 2020. De prijscompensatie komt terug in de cao, de lonen zullen - inclusief de prijscompensatie - als volgt worden verhoogd: 2018: per 1 januari 2,25%; 2019: per 1 januari 2,5% en in 2020: per 1 januari 3,25%. Verder zal er een maatwerk kader worden ontwikkeld, dat het mogelijk moet maken om gezond de pensioengerechtigde leeftijd te bereiken. Tevens zal op enkele punten de cao tekst worden gewijzigd.



Wat ging er aan vooraf?

Bert Klein: 'De cao-onderhandelingen werden in maart 2018 gestart en eind mei konden wij onze leden een

Zo eisten de werknemers een oplossing voor het steeds langer doorwerken. Hiervoor hebben de werknemers een voorstel gedaan voor een generatiepact.

KANTOOR

Kantoor Nederland
Schorpioenstraat 266
3067 KW Rotterdam
Postbus 8575
3009 AN Rotterdam
Tel +31 (0)10 4771188
email infonl@nautilusint.org
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

General Secretary
Mark Dickinson MSc (Econ)

Werken aan werk met Nautilus Werk(t)

In 2017 is Nautilus International een samenwerking met de FNV aangegaan voor de inrichting van een adviescentrum voor Werken aan Werk in Rotterdam. Nautilus International /FNV Waterbouw heeft hiervoor een eigen frontoffice (intake met maritiem profiel) in het kantoor Rotterdam. En tevens een backofficefunctie in het FNV kantoor Rotterdam en op 4 andere regionale kantoren (testen en trainingen) van de FNV in Amsterdam, Noord Nederland, Nijmegen en Eindhoven. Dicht bij de woonplaatsen van leden en aankomende leden.

FNV werk(t)

Het project Werken aan Werk, alsmede de subsidie eindigde op 31 december 2018. Inmiddels heeft de FNV besloten om hiermee door te gaan en onder de noemer FNV Werk(t) van loopbaanondersteuning een belangrijke poot van vakbondswerk voor leden en aankomende leden te maken. Ook Nautilus International gaat de samenwerking met de FNV op dit terrein vervolgen in Nautilus Werk(t).

Nautilus Werk(t)

Leden en aankomende leden uit de maritieme cluster kunnen bij Nautilus terecht als zij kampen met transitievragen. Over werkloosheid, maar ook over duurzame inzetbaarheid of loopbaanplanning. Voor verdergaande vakbondsdienstverlening moet men uiteraard wel lid worden. Persoonlijke begeleiding en maatwerk-

oplossingen.

De deelnemers waarderen de persoonlijke begeleiding enorm en ervaren de maatwerkoplossingen zonder tijdsdruk als zeer prettig. Enkele voorbeelden:

Een jonge stuurman zocht een walbaan. Via testen kwam een leidinggevende functie in de logistieke sector naar voren. Met behulp van de trainingen 'CV maken en solliciteren' is het hem gelukt om een logistieke functie bij een aanverwant maritiem walbedrijf te krijgen.

Een lid zocht al langere tijd werk als rigger (aanslaan en verplaatsen van zware en omvangrijke lasten) in de offshore olie / gas sector. Via onze contacten is het hem gelukt om weer op de booreilanden aan het werk te komen.

Een ervaren kapitein zocht werk in de sleepvaart. Na onze intake en diverse trainingen op de FNV locatie Groningen heeft hij (tijdelijk) werk in deze specialistische sector gevonden.

Een vrouwelijke stagiair hebben we begeleid bij het vinden van stageplekken in de zeevaart. Ook dit is gelukt.

Meer informatie vindt u op onze website: <https://www.nautilusint.org/nl/nieuws-achtergrondinfo/nieuws/nautilus-adviescentrum-werken-aan-werk-van-start/>

Applied research professor Hans van den Broek:

'We zitten nog maar in het 'peuter-stadium' qua onbemand varen...'

Tijdens de Innovation Expo, gehouden op het RDM terrein op 4 oktober jongstleden, kon het publiek zich vergapen aan het 'drijvende laboratorium RPA3' van het Havenbedrijf Rotterdam.

'Het is niet de vraag of maar wanneer autonoom varen zijn intrede doet', stelde het Havenbedrijf in een begeleidend persbericht. Om de haven van Rotterdam voor te bereiden op de komst van autonoom varen, heeft het Havenbedrijf Rotterdam een patrouillevaartuig omgebouwd tot een drijvend laboratorium waar data wordt

verzameld, onder andere over de bediening en het vermogen van het vaartuig.

Smart Shipping Community

De voormalige werf van de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij (RDM) biedt nu plaats aan bedrijven, onderwijs en onderzoek. Hier werken bedrijven, studenten en onderzoekers ijverig samen aan technische projecten die bijdragen aan het verder ontwikkelen van de Smart Shipping community. Rijkswaterstaat, Kenniscentrum Duurzame Havenstad en RDM Centre of

Expertise gaan inmiddels in samenwerking met de maritieme opleidingen van Rotterdam Mainport Institute (RMI) de komende drie jaar samen optrekken in het verder ontwikkelen van de Smart Shipping Community. Smart Shipping is een vergaande manier van geautomatiseerd varen op de zee- en binnenwateren en het accomoderen ervan.

Scheepvaartcorridor Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen
Nautilus communicatie adviseur Hans Walthie ging onlangs op bezoek bij applied

Vervolg van pagina 2

research professor Hans van den Broek, die als lector twee dagen per week verbonden is aan het Kenniscentrum Duurzame Havenstad van de Hogeschool Rotterdam. Eveneens gevestigd op het Rotterdamse RDM terrein. Hij bekleedt hier de leerstoel 'Human Factors in Maritieme Automatisering'. De overige drie dagen werkt hij als senior Human Factors onderzoeker bij TNO in Soesterberg. Een verslag:

'We zijn dit jaar met 14 studenten gestart met de nieuwe minor 'Ship systems and the human factor'. De meeste studenten zijn rond de 20 jaar. Afkomstig van de zeevaartscholen, op HBO niveau. Ze gaan scenarioanalyses uitvoeren op de Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen (ARA) scheepvaartcorridor voor zogenaamde binnen/buitenschepen. In opdracht van Rijkswaterstaat. Wat betekent de toenemende automatisering en digitalisering met name voor het scheepvaartverkeersmanagement maar ook voor de infrastructuur? Hoe verloopt de communicatie met de verkeerspost? Met brug- en sluiswachters? En ook met andere schepen?



Uit de droom helpen

Want menig een denkt dat we technisch gezien al heel ver zijn met onbemand varen. Maar deze mensen wil ik toch uit de droom helpen. Juist de interactie met de omgeving en met allerlei onbekende, nauwelijks te voorziene factoren, maakt het allemaal razend ingewikkeld. Wat dat betreft staan we nog maar nauwelijks in

de kinderschoenen. Als je mij de vraag stelt 'wanneer wordt de operationele inzet van onbemand varen op grote schaal een realiteit?'...zou ik zeggen dat we nog maar in het stadium zitten van 'de peuter die zijn eerste stapjes gaat nemen'. Wanneer het kind echt volwassen is? Nou dat gaat dan, net als bij een mens, nog wel een jaar of 20 duren, lijkt me zo... Bedenk dat de infrastructuur er ook klaar voor moet zijn.

Experimenten met kunstmatige intelligentie

Overigens gebruik ik zelf liever de term 'onbemand varen' dan 'autonoom varen'. Wat het verschil is? Nou, strikt wetenschappelijk gezien kan een 'autonoom systeem' zichzelf volledig en onafhankelijk van de mens sturen en besturen. Dus daar komt, zoals we nu naar onbemand varen kijken, geen reder, scheepsmanager, loods, agent of walkapitein meer aan te pas.

Bij onbemand varen is dat wel het geval. Overigens zou je de fase waar we nu in

zitten, kunnen beschrijven als 'een fase van verregaande automatisering'. Dat is ook veel realistischer. Kijk bijvoorbeeld naar het feit dat de Zweedse rederij Stena Line onlangs bekend maakte dat het artificial intelligence (AI) gaat toepassen om zijn schepen zuiniger te laten varen. Hierbij gaat dan een zelflerende computer meehelpen de gunstigste route te bepalen en te varen. Het idee is dat de

computer de kapitein en de officieren gaat helpen bij het uitzetten van de route. Waarbij je variabelen als stroming, wind, weercondities, etc. meeweegt om te komen tot een zo gunstig mogelijk brandstofverbruik. Het computermodel wordt dan na elke overtocht bijgesteld met de nieuw opgedane data. Zo zal de ontwikkeling mijns inziens verder gaan richting onbemand varen. Stap voor stap.

Yara Birkeland

Zoals nu ook bij de ontwikkeling en realisatie van de Yara Birkeland, wat in 2022 het eerste zelfvarende schip moet gaan worden. Ben benieuwd. Maar dan heb je het over varen in een Noorse fjord. In een vrij overzichtelijke omgeving. Dat zie ik bijvoorbeeld hier in de Rotterdamse haven nog niet zo snel gebeuren. Daar heb je te maken met zoveel complexe scheepsbewegingen en andere onvoorspelbare activiteit. Daarvoor moeten nog heel wat stappen gezet worden qua automatisering. Wat wellicht wel op kortere termijn kansrijker zou zijn, is dat je bijvoorbeeld op de oceanen bepaalde scheepscorridors voor containerschepen zou kunnen aanleggen. Maar daar komt ook weer de nodige internationale wetgeving bij kijken. We weten dat dat ook niet zomaar even snel verandert.'

Mens houdt centrale rol

Neen, nogmaals, ik zie het meer in een stapsgewijze voortgang qua automatisering in zowel de zee- als de binnenvaart. Met voorlopig de mens nog altijd in een centrale rol. Zowel aan boord, als ook als operator aan de wal. Want dat laatste zal natuurlijk wel toe gaan nemen het komende decennium. Wellicht dat we dat ook met de RPA3 van het Havenbedrijf verder kunnen gaan uittesten hier. En daar kunnen onze studenten uiteraard ook een grote rol in gaan spelen...'

Nautilus op open dagen STC Group Rotterdam

Op 16 en 17 november 2018 was het weer zover: de open dagen van de STC Group in Rotterdam. Tezamen met rederijvertegenwoordigingen en een aantal maritieme uitzendbureaus was Nautilus International, de maritieme vakbond, er bij. Op vrijdagavond en op zaterdag overdag gingen op de locatie aan de Nieuwe Maas de schooldeuren open. Jongeren werd hier de mogelijkheden geboden zich te oriënteren op een maritieme opleiding en het werken in de maritieme sector. De zogenaamde 'studiekiezers' worden aan het STC opleidingen geboden op vmbo, mbo en hbo niveau.

Studenten worden lid van Nautilus

Op vrijdagavond waren de meeste bezoekers studenten van het STC zelf. In aansluiting op hun laatste studiedag van de week, benutten zij de avonden om contacten te leggen met de diverse aanwezige rederijen en maritieme uitzendbureaus. Een mooie gelegenheid om zich te oriënteren op stagemogelijkheden en een job na het met succes afsluiten van de opleiding. De stand van Nautilus werd druk bezocht. Studenten waren verrast dat zij als student/stagiair al lid kunnen worden van de

maritieme vakbond. Met tot gevolg dat wij velen konden inschrijven als lid!

Nautilus International een welkome bijdrage in de oriëntatie van de bezoekers op hun toekomst. Heldere voorlichting en een goed gesprek leidde vaak genoeg tot



Heldere voorlichting

Zaterdag was, als vanouds, de dag dat studiekeizers van het lager en middelbaar onderwijs het STC met een bezoek vereerden. Zij gebruikten de open dag om, al dan niet vergezeld van ouders, zich te laten voorlichten over de mogelijkheden van studeren voor en werken in een varen-functie. Contact met werkgevers bood duidelijkheid op carrièremogelijkheden in de Nederlandse zeevaart. Ook hier leverde de aanwezigheid van

enthousiasme. De jeugd heeft de toekomst. Kennismaking met maritieme bedrijfstak Beide dagen hebben weer duidelijk aangetoond dat dit de gelegenheid bij uitstek was om studenten kennis te laten maken met onze mooie en veelzijdige maritieme bedrijfstak. En tevens om het belang van het lidmaatschap van de maritieme vakbond bij stagiairs en werkenden op een prettige, directe manier onder de aandacht te brengen.

Word nu lid – Mitglied werden
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 infol@nautilusint.org of / oder infoch@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