

Binnenvaartnieuws

Niels Groenewold, VT CEO Verenigde Tankrederij (VT) 'Hoog tijd voor invoering digitaal vaartijdenboek'



'De meeste Binnenvaartondernemers rommelen maar wat aan. Dat is niet goed voor de sector, niet goed voor de business en ook niet goed voor de werknemers. Zo moeten we nu echt eens afscheid nemen van het klassieke vaartijdenboek. Daar wordt ook wat mee afgesjoemeld. We moeten overgaan tot digitaal inloggen, met je pasje, aan boord. Het wordt nu hoog tijd voor de invoering van het digitale vaartijdenboek en de tachograaf. Dat maakt het voor de inspectie ook veel makkelijker en overzichtelijker om goed te kunnen controleren.' VT CEO Niels Groenewold neemt geen blad voor de mond als Binnenvaartnieuws hem vraagt naar zijn visie op de binnenvaart sector, bemanningseisen en het creëren van een gelijk speelveld.

Knopen doorhakken

'De techniek gaat verder en wij moeten als sector ook verder. Nogmaals, er wordt veel te veel aangerotzood in onze sector, de goede ondernemers niet te na gesproken. En de overheid moet ook meer knopen doorhakken.

Nu is er weer zo'n overgangsregeling afgesproken voor het in de vaart houden van schepen van 40 jaar en ouder. Dat moeten we niet doen en niet willen. Zo draai je de klok weer terug. Bovendien lijkt het soms wel de omgekeerde wereld qua inspecties. Zo hebben wij een convenant afgesloten met de overheid, waardoor we ook constant geaudit worden. Of we ons wel aan alle veiligheids- en andere regels houden. Op zich prima, maar als je dan van je medewerkers hoort, dat de inspectie bij ons aan boord komt om alles te checken, maar vervolgens geen tijd heeft om een bak schroot, die langszij ligt, te inspecteren... !Daar is dan kennelijk geen tijd meer voor. Dat kan natuurlijk niet.'

Even boodschappen doen

'Zo kennen we ook verhalen van reders die met ploegendiensten werken. Daar waar vier man aan boord zou moeten zijn, blijkt dat er tijdens een inspectie maar twee zijn. Die krijgen dan het smoesje te horen, dat de andere twee even boodschappen aan de wal aan het doen zijn. Vervolgens wordt er dan met twee man gebeld, die dan alsnog 'terug komen'. Daarom ook moet er veel meer gedigitaliseerd worden, zodat je al dat handmatige gesjoemel uitsluit.'

VT Captain's Academy

Zelf steken we bij VT ook veel tijd in het goed opleiden en trainen van onze medewerkers. Wij stimuleren onze vlootmedewerkers via onze VT Captain's Academy, om te groeien binnen de VT vloot. Door het aanbieden van diverse opleidingen en/of cursussen, zoals ADN Basis/ADN Chemie, bedrijfskursussen, etc. moedigen wij dit aan. Ook het krijgen van voldoende vaartijd is bij ons mogelijk. Bovendien vergoeden we alle beroepsgerichte opleidingen en cursussen. Voor mij is ons personeel ons belangrijkste kapitaal. Zonder goede mensen, geen goed bedrijf. Niet voor niets blijven de meeste van onze medewerkers lang bij ons bedrijf. Dat scheidt wederzijds een band.'

Ooneerlijk speelveld

'Aan de andere kant blijven we natuurlijk ook scherp op de kosten letten. Dan steekt het wel dat er links en rechts bij allerlei binnenvaartondernemers blikken onderbetaalde buitenlandse werknemers worden opengetrokken, die bovendien vaak nauwelijks gekwalificeerd zijn. Daar moeten de Nederlandse overheid en 'Brussel' paal en perk aan gaan stellen. Daarmee werk je onveilig varen verder in de hand en heb je als ondernemer ook weer te maken met een oneerlijk speelveld.'

Totale niveau moet omhoog

'Wat natuurlijk wel zo is dat, door de voortschrijding van de technologie, je in de toekomst minder mensen aan boord nodig hebt. Volledige robotisering in de binnenvaart zie ik nog niet zo snel gebeuren, maar het gaat wel veranderen. Juist daardoor wordt hoogwaardig en goed opleiden steeds belangrijker. Daar ligt ook nog wel een taak voor de scholen. Dat kan geavanceerder en moderner. Het totale niveau moet echt omhoog. Kortom, we hebben nog wel een paar uitdagingen voor de boeg de komende jaren in de binnenvaart.'

VT Group

De Verenigde Tankrederij is partner in maritieme logistieke dienstverlening, gericht op de binnentankvaart en ook actief op zee. VT is een onafhankelijk bedrijf opgericht in 1916 met het hoofdkantoor gevestigd in de Rotterdamse haven. De schepen van VT leveren hoogwaardige en innovatieve diensten en staan 24 uur per dag klaar voor het vervoer en de bevrachting van vloeibare petrochemische en biologische producten en bunkering van brandstoffen en smeermiddelen. Naast de activiteiten op het gebied van transport van blanke en zwarte minerale producten, biobrandstoffen en chemie, houdt VT zich ook bezig met het bunkeren van brandstoffen en smeermiddelen in Europa en Panama.

Seminar Europese vakbonden in Straatsburg Gezamenlijke aanpak centraal

Op 7 en 8 juli 2016 vindt het jaarlijkse ETF IWT Seminar plaats te Straatsburg. Hier kijken de aangesloten Europese vakbonden vooruit op de ontwikkelingen in de binnenvaart en discussiëren over de inzet die door en binnen de ETF gewenst is. De gezamenlijke aanpak in dit alles staat centraal.



Volgsysteem per schip

De agenda van de eerste dag is gevuld met inleidingen door sprekers die op de tweede dag in werkgroepen verder worden behandeld.

Het thema 'Gelijk speelveld', door controle en handhaving, wordt ingeleid door dhr. Ad Hellemons van Aquapol. Aquapol is een Europees netwerk van samenwerkende inspectie- en controle diensten. Deze samenwerking moet leiden tot een zogenaamd volgsysteem per schip waarin alle ervaringen vanuit verrichte controles in de verschillende landen en door de verschillende diensten als data worden opgeslagen. Aquapol heeft geen grote staf, maar een klein aantal mensen vormen samen het platform voor de invulling van de genoemde samenwerking. Dit wordt gefaciliteerd via een centrale database, kennis en informatie bijeenkomsten en lobby bij nationale- en Europese overheden.

Net sluit zich

Nautilus Binnenvaart bestuurder Carl Kraijenoord: 'Op dit seminar hopen wij de laatste ontwikkelingen op dit gebied te vernemen en daarna te bespreken wat wij kunnen bijdragen aan het succes van dit platform. Zo wordt het net langzaam gesloten om werkgevers aan te pakken, die

structureel in overtreding gaan op allerlei gebieden. Dit kan zijn op het gebied van: bemanningssterkte, vaar- en rusttijden, uitbuiting en onjuiste kwalificaties.' Het thema 'Voortgang Europese Initiatieven in de binnenvaart' wordt ingeleid door mw. Christelle Rousseau, werkzaam voor DG Move (Directorate-General for Mobility and Transport). Deze instantie is verantwoordelijk voor het totale transportbeleid binnen de Europese Unie. Carl Kraijenoord: 'Zij zal ons bijpraten over de uitwerking en stand van zaken aangaande de verschillende voorstellen die nu nog lopen. Deze zijn ooit door de Europese Commissie, maar ook door Europese sociale partners als initiatiefnemer, ingediend. De voorstellen worden verder uitgewerkt om als regel of richtlijn toe te gaan passen. De eerste dag wordt afgesloten door een zogenaamd rondetafelgesprek over de uitdagingen in de binnenvaart binnen Europa, maar dit wordt tevens in het perspectief geplaatst van de grotere internationale ontwikkelingen.'

Slotverklaring

Op de agenda van de tweede dag komt er een gezamenlijke slotverklaring. Carl Kraijenoord: 'Hierin moet wat Nautilus betreft ook duidelijk staan dat werknemers in de Binnenvaart recht hebben op goede leef- en arbeidsomstandigheden. En dat werkgevers die hier een loopje mee nemen, stevig worden aangepakt.'

Heeft u uw emailadres al aan ons doorgegeven..?

Om onze leden nog beter en sneller van dienst te zijn, beschikken we graag over hun email adres. Heeft u uw emailadres nog niet aan ons doorgegeven? Mail ons uw emailadres dan s.v.p. naar infonl@nautilusint.org

KANTOREN NAUTILUS

Kantoor Nederland
Schorpioenstraat 266
3067 KW Rotterdam
Postbus 8575
3009 AN Rotterdam
Tel +31 (0)10 4771188
Fax +31 (0)10 4773846
email infonl@nautilusint.org
www.nautilusnl.org

Hoofdkantoor Engeland
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

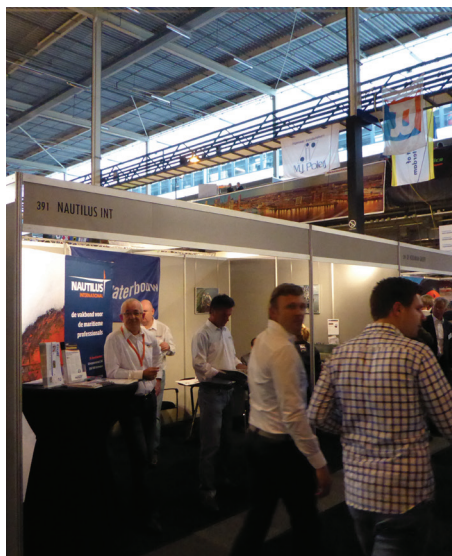
General Secretary
Mark Dickinson MSc (Econ)



Nautilus op drukbezochte Maritime Industry beurs

Op de Maritime Industry beurs in Gorinchem kwamen eind mei ruim 14.000 bezoekers uit de maritieme sector bij elkaar. Ruim 500 exposanten, waaronder Nautilus International, presenteerden zich hier aan het publiek.

Veel geïnteresseerden bezochten de stand van Nautilus, zowel leden als niet-leden, particuliere schippers, werknemers en rederij vertegenwoordigers. Onder hen ook groepen studenten van zowel zeevaart- als binnenvaartopleidingen.



Winnaar Nautilus prijsvraag: Kevin Bakker

Op de Nautilus stand stond een groot scheepsmodel van een zeegaand containerschip. Dit trok veel bezoekers. Zij konden raden met hoeveel containers het schip kon worden geladen. De winnaar van de prijsvraag werd Kevin Bakker. Met zijn antwoord van 5.500 kwam hij het dichtst bij het juiste antwoord, want de maximale TEU capaciteit van het schip was: 5618.

Nautilus seminar Bemanningseisen Binnenvaart

Op woensdagmiddag 25 mei organiseerde Nautilus International tijdens Maritime Industry bovendien een openbaar toegankelijk seminar over Bemanningseisen in de Binnenvaart. Hier spraken een viertal vooraanstaande

sprekers over dit actuele onderwerp: Arjen Mintjes, Director Maritieme Academie Holland; Kirsten Schreibers, Intergo BV, Human Factors consultant; Myriam Chaffart, ETF Political Secretary for Inland Waterways and Logistics en Charley Ramdas, Executive Officer Nautilus International.

Verder professionaliseren

Nautilus Binnenvaartbestuurder Carl Kraijenoord: 'Het leek ons goed hier een seminar aan te wijden. Want er zijn veel veranderingen op dit gebied. Zo wordt al jarenlang in de Binnenvaart het vereiste aantal bemanningsleden bepaald door de lengte van het schip en het systeem waarin dit vaart. Echter de afgelopen jaren zijn er op allerlei gebieden ontwikkelingen die er ook voor zorgen dat de bedrijfstak verder moet professionaliseren. Als dit niet gebeurt dan verliest deze transportmodaliteit haar positie ten opzichte van het vervoer over de weg of spoor. De technische toepassingen aan boord van een schip zorgen er steeds meer voor dat werken en leven aan boord veranderen. Dankzij de techniek worden veel werkzaamheden minder belastend voor het lichaam.'

Europese bemanningseisen

Ook in de opleidingen wordt uiteraard vooruitgekeken en gewerkt met de beschikbare nieuwe technieken om de nieuwe instroom van arbeidskrachten voor te bereiden op de toekomst in de sector. Hierbij maakt het varen met een simulator ook deel uit van de opleiding. Arjen Mintjes ging hier uitgebreid op in. Evenals op de Ontwerprichtlijn Europese bemanningseisen, die begin juni door de Europese Transportraad werd aangenomen. Er komt een algemene Europese richtlijn voor binnenvaartdiploma's voor de gehele bemanning, van leerling-matrozen tot schippers. Gediplomeerden kunnen hun beroep voortaan uitoefenen op alle vaarwegen in Europa.

Arjen Mintjes, eveneens secretaris van Edinna, het in 2009 opgerichte Europese samenwerkingsverband van binnenvaartopleidingen, is blij met de nieuwe ontwerprichtlijn. 'Er zijn nu wel 200 verschillende vaardocumenten in omloop in Europa, dat is voor de controlerende

instanties niet bij te houden,' aldus Mintjes onlangs in het blad Schuttevaer.

Voor Myriam Chaffart, is de ontwerprichtlijn nog maar een eerste stap. Zij reageerde eveneens in Schuttevaer: 'Met het ontwerpen van deze richtlijn ben je er niet, er moet ook op worden gecontroleerd dat de wetgeving wordt nageleefd', 'Als dat niet gebeurt, heeft invoering wat ons betreft geen zin.'

Nieuwe wetgeving

Myriam Chaffart pleitte voorts voor nieuwe wetgeving. 'De huidige reglementering is 30 jaar oud en beantwoordt niet meer aan de praktijk, er is veel nieuwe technologie en dat vergt nieuwe vaardigheden.' De ETF gaat de komende tijd onderzoek doen naar de bemanningseisen op binnenvaartschepen. De ETF pleit voor invoering van de digitale tachograaf in de binnenvaart. Ook pleit de bond voor eventueel vervroegd uittreden van binnenvaartpersoneel want 'werken in wisselende diensten is zwaar.' Voor de ETF staat veiligheid voorop. 'We willen niet naar volcontinuvaart met maar twee patenten aan boord, dat is onveilig.' Ook in de passagiersvaart gaat de Europese vakbond pleiten voor ruime bemanning aan boord. 'De passagiers zijn vaak slecht er been. Als er moet worden geëvacueerd, is daar veel personeel voor nodig.'

Trainingsfilmpje

Human Factors consultant Kirsten Schreibers demonstreerde onder meer aan de hand van een trainingsfilmpje dat de ene mens heel andere dingen waarneemt dan de andere.' De één is functioneel ingesteld en houdt zich aan bijvoorbeeld 'functionele werkafspraken'. De ander heeft weer veel meer oog voor omgevingsfactoren', aldus Schreibers. 'Beide zijn nodig als je aan boord van een schip werkt, want naast standaard situaties houd je natuurlijk ook altijd onverwachte verrassingen.'

Dagvoorzitter Charley Ramdas sprak van een inhoudelijk geslaagde middag, met ook boeiende toekomstvisies, waar de aanwezigen hun voordeel mee konden doen, en wenste eenieder nog een inspirerende beursrondgang toe.

Goede controle op bemannings- en arbeidstijdenregels noodzakelijk

Op 7 juni 2016 nam de Tweede Kamer een aantal moties aan, gericht op het beleid van minister Melanie Schultz van Haegen (Infrastructuur en Milieu). Dit betrof onder meer het appel op de minister om 'anticiperende handhaving op bemannings- en arbeidstijdenregels'.

Tijdens de behandeling in de Kamer zei CDA-Kamerlid Martijn van Helvert weinig begrip te hebben voor de excessieve beboeting rondom de bemannings- en arbeidstijdenregels. 'Het moet wel binnen het redelijke blijven. Door de vaste boetes die de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) hanteert, komt het frequent voor dat op zich te goeder trouw handelende schippers voor kleine overtredingen excessief worden beboet.', stelde hij tijdens het Kamerdebat.

Opvallend was dat vooral de brancheorganisatie (BLN) nogal te spreken was over het aannemen van deze moties.

'Samenwerken loont'

Tijdens een sectorbijeenkomst op 9 juni van ILT Scheepvaart met als thema 'Samenwerken loont' werden de controlediensten opnieuw met de roep om 'anticiperende handhaving op bemannings- en arbeidstijdenregels' om de oren geslagen. Dit door zowel de brancheorganisatie als door individuele binnenvaartwerkgevers. Op de vraag 'wat anticiperend

handhaven' dan precies inhoudt, werd als toelichting gegeven dat 'controlediensten alvast rekening moeten houden met aangepaste regelgeving die in de maak is op het gebied van bemannings- en arbeidstijden'. Hier werd verwezen naar ontwikkelingen op Europees niveau.

Eerlijk speelveld en meer controles

Nautilus Binnenvaartbestuurder Carl Kraijenoord gaf in deze bijeenkomst namens Nautilus duidelijk tegengas: 'Wij pleiten voor een eerlijk speelveld in de sector en juist voor meer controles. Ook tijdens de discussie op ons Nautilus Seminar 'Bemannings-eisen Binnenvaart' in Gorinchem bleek dat deze mogelijke aanpassingen nog behoorlijk in de kinderschoenen staan. Daarnaast is nog lang niet duidelijk welke richting dit op gaat. De vakbonden hebben in EU-verband al aangegeven dat mogelijke aanpassingen ook gepaard moeten gaan met goede naleving en controle.'

Rotte appels

In een deelsessie op de sectorbijeenkomst werd door de inspectie SZW aangegeven dat er in Nederland ongeveer 1.500 controles zijn op jaarbasis. Afgezet tegen ongeveer 4.500 varende schepen in de Binnenvaart betekent dit een theoretische kans op 1 controle in de 3 jaar!

Carl Kraijenoord: 'We weten ook dat sommige schepen vaker worden gecontroleerd. Dit houdt meteen in dat anderen nog minder controle krijgen. Hoezo dan 'anticiperend handhaven'? Een stevige boete zorgt er dan juist voor dat een binnenvaartondernemer niet nog meer calculerend te werk gaat. Eigenlijk zouden de binnenvaartondernemers die hun zaakjes wel op orde hebben, moeten pleiten voor meer controles. Dit is voor hen de enige manier om een gelijk speelveld te creëren en zo een eerlijke concurrentie met de 'rotte appels' in de sector te verkrijgen...'



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 infonl@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

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, NL-3009 AN ROTTERDAM