

STOPPEN VAN DE RACE TO THE BOTTOM



HET STOPPEN VAN
SALARISVERLAGINGEN
HET UITKNIJPEN VAN DE
SLEEPVAART- EN
SLEEDIENSTENSECTOR

STANDPUNTNOTA SLEEPVAART EN SLEEDIENSTEN
ITF BINNENVAART SECTIE
MAART 2022



SAMENWERKINGSVERBANDEN TREFFEN DE SLEEPVAART ONDER HET WATEROPPERVLAK



In het afgelopen jaar kwamen Troy Pearson en Charley Cragg om tijdens het slepen van een binnenvaartschip voor Rio Tinto onder slechte weersomstandigheden en in ijskoude wateren. Zij stonden hierbij onder druk om te werken ondanks de onveilige weersomstandigheden gezien de afmetingen van hun sleepvaartuig. Hun tragische verhaal is er een van de vele.

De sleepvaart vormt een essentiële link binnen de toeleveringsketens wereldwijd, met mensen die onmisbare diensten in havens, kanalen en kustwateren leveren. Zij ondersteunen grotere vaartuigen tijdens het manoeuvreren in smalle wateren en bij het veilig aanmeren. Zonder sleepboten, loodsvaartuigen en afmeerdiensten kunnen schepen niet veilig aanmeren of door drukke waterwegen navigeren.

Tijdens de coronapandemie hebben medewerkers binnen de sleepvaartsector een snelle achteruitgang van de arbeidsvoorwaarden gezien. Zij zouden erkenning moeten krijgen voor het feit dat ze hebben geholpen om de leveranciersketens wereldwijd op gang te houden.

Zonder deze sector en de mensen die erin werkzaam zijn, zou de internationale handel tot stilstand komen.

De sleepvaart -en sleepdienstensector zal waarschijnlijk de volgende frontlinie zijn in de bevoorradingsketenscrisis die tijdens de corona-pandemie uitgebreid door de media is belicht. Gedrag van grote scheepvaartmaatschappijen bovenin de markt dat aan kartelvorming doet denken en de ongereguleerde prijsconcurrentie onderin de markt, stimuleren onveilige en onhoudbare operationele normen binnen de gehele sector.

Het ITF constateert dat deze neergaande beweging een wereldwijde trend is. Als wereldwijde federatie van vakbonden die het personeel in de sleepvaart- en sleepdienstensector vertegenwoordigen, constateren wij dat de lonen, arbeidsomstandigheden en veiligheidsnormen in Australië, Nieuw-Zeeland, Bahrein, België, Panama en Marokko onder vuur liggen.

Van werknemers wordt gevraagd dat ze meer uren werken tegen een lager salaris. Overuren worden niet uitbetaald. Er zijn steeds meer ongevallen op de werkplek. Er is sprake van een alarmerende trend van onveilige bemanningsniveaus en schending van de wettelijke minimale rusttijden. Medewerkers ervaren steeds meer stress en vermoeidheid. En er zijn de tragische gevallen zoals Troy en Charley waarbij onnodig levens verloren zijn gegaan.

De hamvraag is: waarom gebeurt dit? Uit ITF-onderzoek onder werknemers en insiders in de bedrijfstak blijkt dat de nivellering naar beneden binnen de sector wordt gedreven door consolidatie, marktdominantie en kartel-achtig gedrag tussen de grote scheepvaartmaatschappijen (en hun dochtermaatschappijen in de sleepvaartsector) die de kans schoon zien om het mes op de keel van leveranciers van sleepvaart- en sleepdiensten te zetten teneinde de kosten te verlagen.

De geconsolideerde en winstgevendere scheepvaartmaatschappijen hebben tot geconsolideerde en minder winstgevendere sleepvaartmaatschappijen geleid. Omdat steeds minder spelers in de sleepvaart onder druk van lagere tarieven het hoofd boven water kunnen houden, hebben veel bedrijven de markt verlaten of zijn gefuseerd met grotere sleepvaartbedrijven die wel de middelen hebben om in de markt te kunnen overleven. In

Europa is bijvoorbeeld het aantal spelers in de sector in minder dan tien jaar tijd teruggelopen van tien naar slechts drie.

Deze coalities brengen de tarieven voor de sleepvaart en sleepdiensten naar onveilige en onhoudbaar lage niveaus. Scheepvaartmaatschappijen hebben een enorme grip op de sleepvaartbedrijven en kunnen feitelijk de tarieven voorschrijven. Het impliciete gevaar is dat de alliantie zijn klandizie elders zal onderbrengen, tenzij wederom het mes in de contractvoorwaarden wordt gezet.

De steeds lagere tarieven als gevolg van de marktdominantie van de allianties hebben geleid tot een verslechtering van de werkomstandigheden omdat de sleepvaartbedrijven hierdoor gedwongen zijn om de arbeidskosten terug te dringen en de arbeidsrechten te schenden. Bedrijven hebben bestaande cao's opengeboken en er is sprake van een toenemend aantal ongevallen binnen de sector. Veel werkers worden gedwongen om te werken als onafhankelijke aannemers.

Veel bedrijven hebben ook hun investeringen in modernisering en onderhoud van de vloot teruggeschroefd en de bemanningsniveaus verlaagd, wat aanzienlijke risico's oplevert voor de veiligheid van werknemers, het milieu, de maritieme infrastructuur en overige vaartuigen.

Dit alles vindt plaats tegen een achtergrond van record-containervolumes en exploderende containerprijzen die door scheepvaartmaatschappijen worden gerekend. De nieuwe rijkdom wordt echter niet gedeeld met de werknemers in de maritieme toeleveringsketen die dit mede mogelijk hebben gemaakt. Dit jaar heeft AP Moller-Maersk, de eigenaar van Svitser, een winst van 24 miljard USD bekendgemaakt, maar toch zien we dat werknemers in de sleepvaart worden geconfronteerd met een teruggang als het gaat om hun salaris, arbeidsomstandigheden en veiligheid op het werk.

De allianties binnen de containerscheepvaart zouden tot meer productiviteit binnen de gehele maritieme transportindustrie moeten leiden. Uit een onderzoek van OESO blijkt echter dat het experiment in marktconcentratie niet tot de beoogde efficiëntie heeft geleid. Alleen de scheepvaartmaatschappijen hebben van de allianties geprofiteerd - vooral tijdens de pandemie.

Werknemers binnen de sleepvaart luiden de noodklok binnen de sector omdat ze bijna dreigen te bezwijken. De risico's zijn groot: mensenlevens, het milieu en het functioneren van de wereldwijde toeleveringsketens.

Tijdens de betreurenswaardige blokkade van het Suezkanaal door de *Ever Given* waarbij goederen met een waarde van 9,6 miljard USD per dag zijn stilgelegd, kon door het harde werk van werknemers in de sleepvaart de waterweg weer worden geopend. Het is lastig voor te stellen hoe hoog de kosten zouden zijn als we de werknemers in de sleepvaart tot voorbij het breekpunt zouden duwen. Overheden en de bedrijfstak dienen aandacht te besteden aan de immense risico's die deze nivellering naar beneden voor de wereldwijde handel kan opleveren.

Het is tijd dat alle spelers binnen de maritieme industrie en hun belangrijke klanten – van scheepvaartmaatschappijen tot investeerders en CEO's van giganten in consumentengoederen – aandacht besteden aan de dringende roep om verandering van werknemers binnen de sleepvaart en hun vakbonden. Zowel geredeneerd vanuit de mensenrechten, MVO of puur vanuit een risicomanagementstandpunt is dit een crisis die niet kan worden genegeerd.

We doen een dringend beroep op scheepvaartbedrijven binnen het containervervoer, sleepvaartmaatschappijen en de wetgevende instanties om met het ITF aan tafel te gaan zitten en collectieve afspraken te maken over tarieven en arbeidsomstandigheden die eerlijk, veilig en financieel haalbaar zijn voor alle partijen.

Stephen Cotton
ITF General Secretary

ONZE PROBLEMEN ZIJN LOKAAL, MAAR DE OPLOSSINGEN ZIJN GLOBAAL - WERKNEMERS BINNEN DE SLEEPVAART SLAAN DE HANDEN INEEN



Werknemers binnen de sleepvaart en sleepdiensten bevinden zich op een glijdend vlak als het gaat om lonen en werkomstandigheden en de gestage erosie van veilige werkpraktijken.

We kunnen de potentiële gevolgen van deze nivellering naar beneden illustreren met het tragische ongeval waarbij in februari 2021 twee medewerkers het leven verloren op de sleepboot *Ingenika*.

Vanuit economisch standpunt is een goed gereguleerde bedrijfstak die investeert in zijn werknemers de juiste keuze. We hebben gezien hoe waardevol werknemers in de sleepvaart zijn tijdens hun reddingsactie van de *Ever Given* in het Suezkanaal. Hun harde werk heeft de wereldeconomie miljarden dollars bespaard die door nog een week vertraging had kunnen ontstaan.

In de maritieme toeleveringsketen moeten we ook aandacht hebben voor de honderden of duizenden werknemers in de binnenvaart. Velen van hen worden niet erkend voor hun inspanningen en lijden onder slechte arbeidsomstandigheden zoals, bijvoorbeeld, de medewerkers die in de Golf van Bengalen werken.

We hopen dat we met de lancering van onze campagne deze ondergewaardeerde groep werknemers binnen de sleepvaart onder de aandacht van de wereld kunnen brengen.

In Europa heeft de pandemie de bedrijfstak van riviercruises gedecimeerd, en medewerkers van deze schepen willen graag weer aan het werk, maar willen een eerlijk loon conform acceptabele Europese normen krijgen.

Feit is dat de problemen lokaal zijn, maar de oplossingen die we nodig hebben zijn globaal. Het goede nieuws is dat werknemers binnen de sleepvaart zich bewust zijn van de uitdaging waarvoor we staan. En we slaan de handen ineen.

Als voorzitter van de ITF Binnenvaart Sectie denk ik na over hoeveel werk er binnen onze wereldwijde industrie aan de winkel is. ITF is vastbesloten om te werken aan een betere toekomst, zodat deze vitale werknemers de erkenning en de status krijgen die ze verdienen.

Yury Sukhorukov

Voorzitter ITF Binnenvaart Sectie

DE VIER ITF-ZUILEN VAN EEN **VEILIGE EN BETROUWBARE SLEEPVAARTSECTOR**



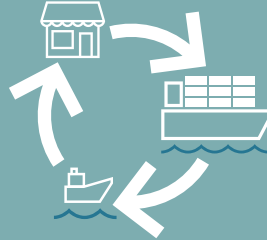
REGELGEVING

Heldere en openbaar beschikbare regels die effectief de hoogste veiligheidsresultaten nastreven en voorkomen dat bedrijven de hoeken er vanaf rijden met een correcte aanpak.



NALEVING

Streng toezien op de naleving van bestaande regelgeving door havenstaatcontrole, havenautoriteiten en toezicht op de binnenlandse waterwegen, inclusief onmiddellijke opvolging indien werknemers op sleepboten en hun vakbonden melding doen van veiligheidskwesaties.



VERANTWOORDELIJKHEID

Een kritische blik op de toeleveringsketen – inclusief onderaannemers, dochterbedrijven e.a. – ter waarborging van eerlijke tarieven en om sleepvaartbedrijven te verplichten om veilige en eerlijke werkomstandigheden te garanderen.



VERTEGENWOORDIGING

Vertegenwoordiging van werknemers op alle niveaus binnen de toeleveringsketen van de sleepvaart, inclusief expliciete ondersteuning voor collectieve onderhandeling en vrijheid van vereniging voor werknemers in de sleepvaart om onafhankelijke vakbonden op te richten of zich hierbij aan te sluiten of eraan deel te nemen.

Deze regelgeving dient:

- Alle formaten sleepboten en sleepdiensten te omvatten.
- Minimale veilige bemanningsniveaus te specificeren.
- Vast te leggen wat de maximale werktijden en minimale rusttijden zijn.
- Te bepalen wat de veilige tonnageratio's van sleepboot ten opzichte van schip zijn.
- De veiligheid van uitrusting en uitrustingsniveaus vast te stellen.
- Te voldoen aan alle relevante milieueisen en/of deze te formuleren.
- De vrijheid van vereniging en collectieve arbeidsonderhandelingen te bevestigen.
- De naleving te waarborgen.
- Regelmatig te worden herzien, in samenspraak met werknemers in de sleepvaart en hun vakbonden.
- Te zorgen dat wordt voorzien in passende training en opleiding van werknemers op sleepboten.

De naleving dient:

- Afdoende te worden gefinancierd.
- Te leiden tot eerlijke bestraffing.
- Garant te staan voor regelmatige inspecties door getraind en gekwalificeerd personeel.
- Het werk, de status en de belangen van werknemers te verdedigen die weigeren om een vaartuig te bemannen tijdens onveilige weers- of arbeidsomstandigheden (zoals bij te lage bemanningsniveaus).

Verantwoordelijkheid betekent:

- Waarborgen dat scheepvaartmaatschappijen eerlijke tarieven voor sleepvaartdiensten betalen.
- Dat alle werknemers in hun toeleveringsketen het recht op collectieve arbeidsonderhandelingen en het recht van vereniging hebben.
- Dat er geen contracten worden afgesloten waarbij onder kostprijs wordt gewerkt, met name niet onder de werkelijke arbeidskosten.
- Dat het management volledige transparantie moet bieden over tarieven en kortingen.
- Het niet stimuleren van oneerlijke concurrentie.
- Eisen dat leveranciers en scheepvaartmaatschappijen hun contracten beoordelen om te voorkomen dat zij zakendoen met bedrijven die niet voldoen aan de arbeidsnormen.
- Dat wordt gewaarborgd dat gecontracteerde bedrijven voldoen aan de nationale en internationale regelgeving.

Vertegenwoordiging betekent dat:

- De lonen en arbeidsomstandigheden van werknemers in de sleepvaart worden vastgesteld middels onderhandelingen tussen vakbond(en) en hun afgevaardigden.
- Dit alle bedrijven in de maritieme toeleveringsketen omvat, bij voorkeur via een grensoverschrijdende vakbondsfederatie zoals de ITF of ETF.
- Dit de sleepvaartbedrijven en opdrachtgevers omvat en dat dit in overleg met de overheid en handhavende instanties moet plaatsvinden.
- Het fundamentele recht van werknemers om collectieve arbeidsonderhandelingen te voeren wordt onderschreven. Vakbondsvertegenwoordigers de vrijheid krijgen om sleep- en sleepdienstvaartuigen te bezoeken.



DE DODELIJKSTE RACE OOIT WAAR JE NOG NIETS VAN HOORDE TOT OP HEDEN

Ondanks het feit dat 90% van alle goederen over zee wordt vervoerd, blijft de onmisbare rol van werknemers van sleepboten en sleepdiensten redelijk onzichtbaar. De International Chamber of Shipping (ICS) schat dat de goederen die jaarlijks via de maritieme scheepvaart worden vervoerd een totale waarde van 14 triljoen USD hebben.

De nieuwe klassen enorme containerschepen met tienduizenden 'dozen', kunnen niet aanmeren om hun vracht te lossen zonder efficiënte en betrouwbare sleepdiensten. En tankers en bulk carriers kunnen havens niet veilig zelf in- en uitvaren om hun rol te spelen in de wereldwijde handel, waardoor brandstoffen, voedingsmiddelen en grondstoffen hun bestemming niet zouden bereiken die zo belangrijk zijn voor het herstel van het medische en economische herstel na de coronacrisis.

Werknemers in de sleepvaart voeren reddingsoperaties uit en geleiden schepen door belangrijke waterwegen zoals het Panama- en het Suezkanaal, de grote meren in de VS en de machtige riviersystemen van Brazilië, Argentinië en Rusland.

KORT GEZEGD: ZONDER SLEEPBOTEN LIGT ALLES STIL.

Het probleem

Circa 100.000 werknemers in de sleepvaart zijn miskende helden – die desalniettemin hun leven steeds vaker in de waagschaal stellen. Als wereldwijde federatie van vakbonden voor de sleepvaart heeft de ITF in de afgelopen vijf jaar steeds meer zorgelijke geluiden gehoord van de nationale vakbonden over deze belangrijke werknemers. Onhoudbare werktijden, te weinig rust, onveilige bemanningen, fundamentele rechten die worden ondermijnd. De verslechterende dagelijkse arbeidsomstandigheden van werknemers in de sleepvaart zijn het gevolg van de toenemende druk binnen deze industrie.

De nivellering naar beneden die wordt veroorzaakt door tariefverlagingen van sleepcontracten met grote scheepvaartmaatschappijen en havenautoriteiten, heeft inmiddels de gevarezone bereikt. De besparingen hebben gevaarlijke consequenties. De levens van werknemers zijn in gevaar.

Multinationale scheepvaartmaatschappijen hebben tijdens de pandemie recordwinsten gemaakt. De consolidatie van containerlijnen heeft ertoe geleid dat zij meer druk op sleepvaartdiensten kunnen uitoefenen zonder over de gevolgen na te denken.

In 2018 constateerde het OESO Internationale Transportforum dat: "De dominantie van allianties en mega-schepen in belangrijke havens vergelijkbare effecten heeft als bij operators van terminals: de noodzaak tot meer kapitaalinvesteringen, meer pieken en dalen, druk op tarieven en een dalende ROI".¹

¹ The Impact of Alliances in Container Shipping, (OESO Internationaal Transportforum; 2018). Beschikbaar op: <https://www.itf-oecd.org/impact-alliances-container-shipping>

Demacht van de allianties om de prijzen binnen de bedrijfstak, en daarmee de bedrijfsbudgetten te drukken, leidt tot bezuinigingen die bemanningen dwingt om dezelfde hoeveelheid werk (of meer) te doen met lagere budgetten, minder mensen en grotere risico's.

Omdat sleepvaartondernemingen geen beursgenoteerde bedrijven zijn en geen hoofdkantoren hebben in landen waarin hun financiën openbaar moeten worden gemaakt, zijn de financiële prestaties van sleepvaartbedrijven lastig te kwantificeren.

Dit gebrek aan financiële transparantie geldt ook voor sleepvaartmaatschappijen. Door de geheimhoudingspraktijken ten aanzien van tariefstelling, aanbesteding en het gunnen van contracten kunnen sleepvaartmaatschappijen de prijzen die zij voor deze diensten betalen geheim houden voor het publiek, betrokken bedrijven en werknemersorganisaties.

Bedrijven stellen mogelijk tarieven vast die onder de kostprijs van veilige sleepactiviteiten liggen. Uit ervaring weten we dat de druk op de tarieven en voorwaarden in de sleepsector het gevolg is van de nivellering naar beneden ten aanzien van de tarieven voor sleepvaartbedrijven.

Door het gebrek aan transparantie en de aard van de sleepvaartsector kunnen de allianties hun enorme invloed binnen de markt aanwenden om de tarieven effectief op te leggen zonder veel repercussies vanuit de bredere gemeenschap.

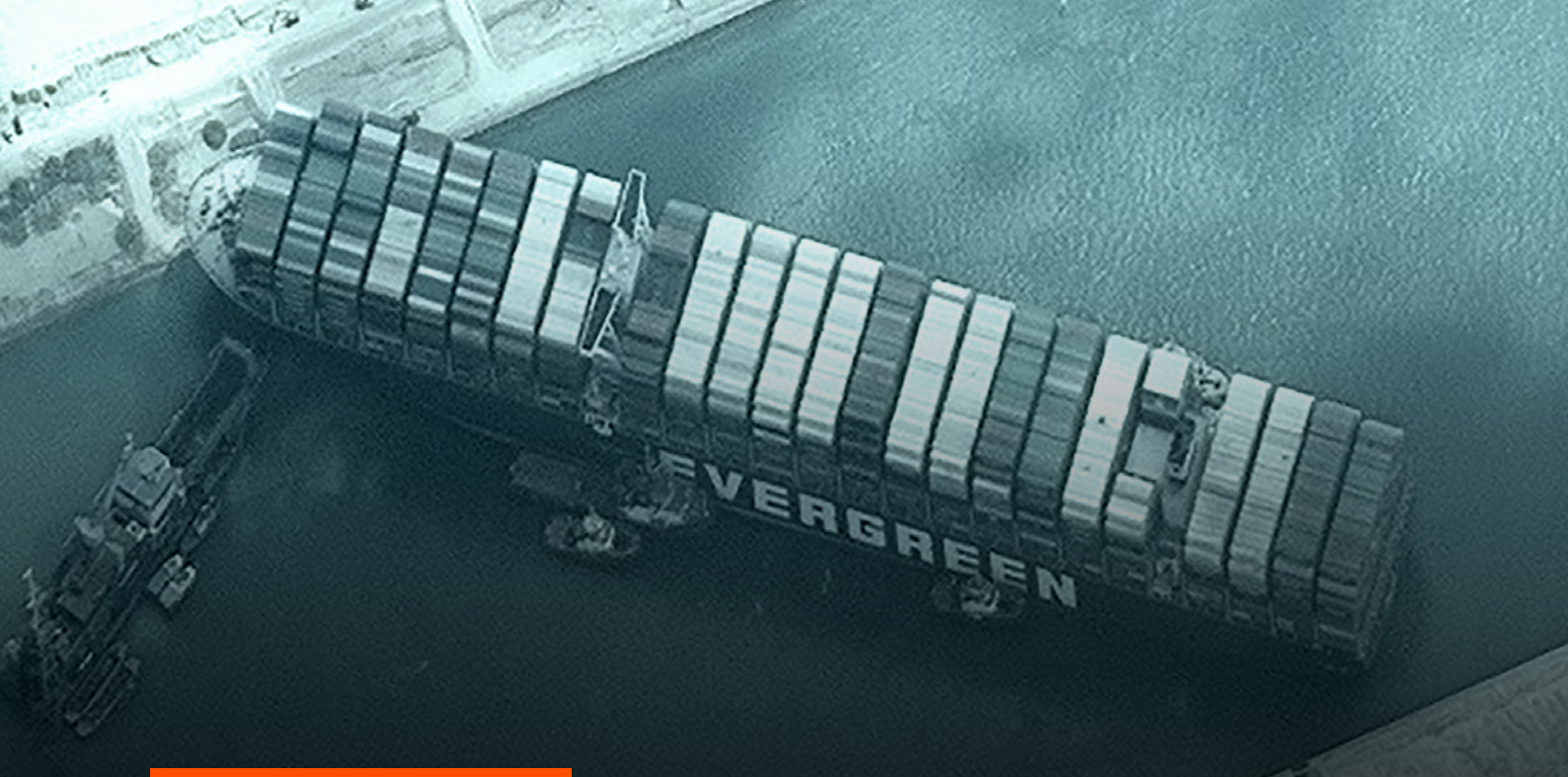
De consolidatie binnen de sleepvaart heeft ook een consolidatie binnen de sleepvaart veroorzaakt: steeds minder sleepvaartbedrijven met een goede reputatie overleven de druk van de lagere tarieven en de concurrentie binnen de havens. In Europa is in tien jaar tijd het aantal grote spelers teruggelopen van tien naar slechts drie, en twee daarvan zijn het eigendom van grote sleepvaartmaatschappijen.

Dit leidt tot minder investeringen in sleepboten, slechtere arbeidsomstandigheden, lagere lonen en een verslechterde veiligheid voor werknemers in de sleepvaart.

De ITF en onze wereldwijde vakbondsfamilie doen een oproep aan de grootste sleepvaart- en cargobedrijven (merken), en aan overheden om hun verantwoordelijkheid te nemen om deze dodelijke nivellering naar beneden een halt toe te roepen.

“DE SLEEPVAARTSECTOR IN EUROPA IS MOGELIJK HET SLACHTOFFER VAN WURGPRIJZEN. VOLGENS EEN SLEEPBEDRIJF WERDEN IN EEN PORTUGESE HAVEN EEN PRIJS VAN CIRCA 5% VAN DE GESCHATTE KOSTEN GEBODEN. VERGELIJKBARE PRIJZEN ZIJN GECONSTATEERD IN DENEMARKEN EN ZWEDEN.”

INTERNATIONAAL TRANSPORTFORUM, 2018



CASE STUDY EGYPTE

Ongekende focus op onze kwetsbare toeleveringsketens: *Ever Given* in het Suezkanaal

In maart 2021 liep de *Ever Given* vast op de zandbanken van het Suezkanaal, de door Egypte beheerde waterweg waarover 12% van de wereldwijde handel wordt vervoerd. Het 400 meter (1.300 ft) lange containerschip blokkeerde het kanaal gedurende ruim een week waardoor goederen met een geschatte handelswaarde van 9.6 miljard USD niet of vertraagd geleverd kon worden.

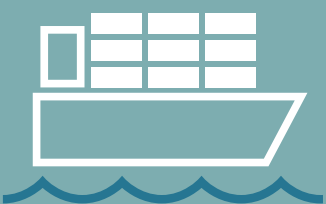
Voor tienduizenden bedrijven en consumenten die direct door dit incident werden getroffen en voor miljoenen toeschouwers, werd hiermee de kwetsbaarheid van onze wereldwijde toeleveringsketens onder de aandacht gebracht.

De *Ever Given* herinnert ons er ook aan het feit dat de scheepvaart een onmisbare rol speelt in ons leven, zelfs in deze tijden van Zoom en commerciële luchtvaart. 90% van de goederen wordt nog steeds vervoerd over het water, en op elk schip zijn op zee en aan de wal mensen nodig om dit mogelijk te maken.

De wachtende wereld kon via de media de niet-aflatende inspanningen van lokale en internationale sleep- en bergingsdiensten volgen toen de *Ever Given* op 29 maart uiteindelijk werd losgetrokken – waarbij de sleepboten en hun opgetogen bemanningen in elk shot duidelijk in beeld werden gebracht.

Maar ondanks deze geweldige publiciteit en de technische fascinatie van de media met het werk van de sleepvaartbedrijven, blijven de bij de ITF aangesloten vakbonden hun zorgen uiten over het feit dat dit zich nog niet heeft vertaald in de culturele veranderingen en aangepaste regelgeving die nodig zijn om de zorgen van de werknemers in de sleepvaart aan te pakken. Wij zijn bezorgd dat het slechts een kwestie van tijd is voor een situatie zoals de obstructie van het Suezkanaal in 2021 wordt herhaald op een grotere en rampzaligere schaal. We vrezen het ergste als een dergelijk voorval zich zou voordoen in het Panamakanaal.

EVER GIVEN



22.940 NETTOTONNAGE
79.500 PK
20.124 CONTAINERS

HULPSLEEPBOTEN



30-50 TON
2000-3000 PK

**“HET TRIESTE VERHAAL
BENADRUKT DE
KWETSBAARHEID VAN
DE WERLDHANDEL. DE
WERELD WERD OP ZIJN
KNEIËN GEBRACHT DOOR
ÉÉN WINDVLAAG.”**

ALEX CHRISTIAN, WIRED

“VERMOEIDHEID IS EEN VAN DE BELANGRIJKSTE VEILIGHEIDSRISICO'S WAARMEE ZEEVARENDEN EN MET NAME WACHTLOPERS WORDEN GECONFRONTEERD. EEN ONGECONTROLEERDE VERMOEIDHEIDSSITUATIE KAN DODELIJKE GEVOLGEN HEBBEN EN SCHADE AAN EIGENDOMMEN EN HET MILIEU VEROORZAKEN.”

AUSTRALIAN TRANSPORT SAFETY BUREAU, 2011

WERK DAT AL GEVAARLIJK IS, WORDT NU DODELIJK

Sleepbootwerkers in **PORT DE TANGER, MAROKKO** bevechten hoge golven om een containerschip aan te haken. Zelfs met al hun kennis en ervaring, riskeren zij hun leven wanneer zij worden gedwongen om in slecht weer uit te varen.



Gevaar voor de gezondheid en veiligheid is een van de belangrijkste consequenties van de nivellering naar beneden en een ondermaatse of slecht gehandhaafde regelgeving. Werknemers in de sleepvaart worden dagelijks met de gevolgen geconfronteerd. Zij zien hoe werkgevers besparen met zaken, wat leidt tot verslechtering van de arbeidsomstandigheden, meer stress en een groeiend risico op ongevallen en werkgerelateerd letsel, vaak als gevolg van toenemende vermoeidheid.

Het probleem wordt overal gevoeld. Werknemers op plekken zoals Aotearoa/Nieuw-Zeeland en Panama melden een gebrek aan regelgeving rondom veilige bemanningsniveaus en veilige werk- en rusttijden. Een vermoeide bemanning loopt een hoger risico op ernstige en dodelijke ongevallen.

Deze gezondheids- en veiligheidsincidenten kunnen niet alleen de sleepbootbemanningen zelf raken, maar ook anderen die in drukke havens en maritiem-industriële omgevingen werken, zoals zeevarenden, dokwerkers en andere gebruikers van waterwegen zoals commerciële en recreatievissers.

In Aotearoa/Nieuw-Zeeland kan de bemanning aan boord uit slechts twee leden bestaan. In de praktijk betekent dit dat er onvoldoende personeel aan boord is om het voertuig te besturen en een reddingsactie uit te voeren als een ander bemanningslid overboord zou slaan of ziek wordt.

Naast de vermoeidheid neemt het risico op ongevallen en letsel ook toe door de geleidelijk groeiende, maar aanhoudende druk op belangrijke kapitaal- en veiligheidsbudgetten. Waar een opdrachtgever zou kunnen denken dat hier en daar wat bezuinigingen op contracten met sleepvaartbedrijven weinig impact zullen hebben, leidt dit uiteindelijk tot een situatie waarin de bedrijfstak gaat concurreren door sterk te bezuinigen op onderhoud, het uitstellen van investeringen in betrouwbare apparatuur en het vooruit schuiven van vernieuwing van de vloot zodat deze geschikt blijft voor het werk, en inadequate training van bemanningen. Dit alles resulteert in onbetrouwbare sleepdiensten waarbij de besparen met materialen en procedures en levens verloren gaan.



Met hun relatief kleine tonnages lopen sleepboten een risico om door hoge golven te worden overspoeld en te kapseizen, zoals we hebben kunnen zien in de **STILLE OCEAAN, AUSTRALIË**.



CASE STUDY AUSTRALIË

Svitzer maakt een slechte situatie erger

Het management van Svitzer in Australië is een voorbeeld van sleepbedrijven die worden geconfronteerd met oneerlijke concurrentie en de uitdaging om hun problemen aan te pakken. In plaats van met de vakbonden te gaan praten over hoe de werknemers en het management een disfunctionele markt zouden kunnen stabiliseren, heeft Svitzer ervoor gekozen om de winst terug te halen door tekortkomingen in de arbeidswetgeving uit te buiten of druk uit te oefenen om de Fair Work Act te veranderen, zodat ze kunnen wegllopen van collectieve cao-onderhandelingen.

Hoe is het zover gekomen?

In 2007 nam SwitzerWijsmuller (Svitzer), de sleepunit van AP Moller-Maersk, het Australische Adsteam Marine Ltd over - een bedrijf dat zowel lokaal als in het VK sterk vertegenwoordigd was.

Door deze overname kreeg Svitzer twee derde van de sleepmarkt in het VK in handen. In Australië betekende deze overname de acquisitie van een vloot aan vaartuigen, een noodresponscontract met de overheid en met name: Svitzer verkreeg ermee een netwerk aan exclusieve sleeplicenties voor een groot aantal havenautoriteiten,

geleaste en geprivatiseerde havenbedrijven en export-goederenterminals in Australië in handen.

Ondanks het feit dat de business en werknemers van Svitzer in 2022 nog steeds zeker een kwart van de Australische business vertegenwoordigen, staan de bedrijfsactiviteiten en het marktaandeel in dit land onder toenemende druk. Tegelijkertijd is het management van de Australische tak zich steeds vijandiger gaan gedragen naar de drie vakbonden die de belangen van de 1000 medewerkers in Australië behartigen. Hierbij is zeer publiekelijk en onwenselijk afgeweken van de wereldwijde waarden van moedermaatschappij AP Moller-Maersk.

Het Australische management van Svitzer heeft zich publiekelijk uitgelaten dat de pogingen om voorwaarden uit de collectieve arbeidsovereenkomst te verwijderen het gevolg zijn van een groeiende concurrentiedruk op het bedrijf. Svitzer heeft een aantal exclusieve licentieovereenkomsten uit 2007 met havenautoriteiten verloren, maar heeft recentelijk ook een aantal belangrijke langetermijncontracten verworven, met name met de overheid en in de aardgassector.

Wanneer licenties van het ene op het andere bedrijf overgaan, zijn werknemers van sleepdiensten vaak het kind van de rekening. Toen Svitzer in 2011 zijn Port of Gladstone-contract verloor aan het Nederlandse SMIT, betekende dit voor veel voormalige medewerkers van Svitzer dat zij daarbij hun aanspraken verloren - zelf als hun contract door SMIT werden overgenomen. Helaas zijn

veel Svitzer-medewerkers die recenter voor het bedrijf zijn gaan werken, hun opgebouwde uren voor langdurig verlof kwijt - waarbij ze effectief weer bij nul moeten beginnen.

In de sector is de concurrentie toegenomen omdat sommige havens sleepvaartbedrijven rechtstreeks met sleepvaartmaatschappijen in contact hebben gebracht. Sommige havenautoriteiten zijn afgestapt van exclusieve licenties naar een systeem van open concurrentie in de haven of terminal, waarbij meerdere partijen moeten concurreren om het werk voor sleepvaartmaatschappijen of gelieerde ondernemingen.

Hoewel de sleeptarieven van Svitzer openbaar zijn, worden de kortingen die aan de grote sleepvaartmaatschappijen worden verleend, zorgvuldig geheim gehouden. Internationaal kunnen deze kortingen oplopen tot wel 50% van de vermelde tarieven. Door dit gebrek aan transparantie is het lastig voor andere havengebruikers om te bepalen wat de waarde is van een eventuele kruissubsidiëring die zij in hun eigen tarieven moeten betalen, of voor werknemers en hun vakbonden om een accuraat beeld te krijgen van de fiscale positie van de onderneming.

Dit niet-exclusieve licentiemodel wordt door sleepvaartbedrijven en een aantal vakbonden bekritiseerd als zijnde niet-houdbaar, investeringen-ontmoedigend en als een slechte inzet van kapitaal gezien het feit dat vele spelers in één haven betekent dat er sleepboten stil liggen. Het volume van aanmeerbewegingen is gewoon ontoereikend.

Dit betekent dat bedrijven markten betreden en weer verlaten, vaak afhankelijk van de vraag of ze goedkope leningen kunnen krijgen, wat een klimaat van voortdurende stress en onzekerheid onder de medewerkers van alle betrokken bedrijven veroorzaakt. Dit model is een voorbeeld van regulering die een nivellering naar beneden bevordert, met name in de kleinere havens langs de Australische kustlijn.

Terugvorderen op sleepvaartmedewerkers

Waar de concurrenten van Svitzer het bedrijf in de gedereguleerde klimaat voorbijstreven, zowel waar het exclusieve licenties en niet-exclusieve licenties betreft, zegt Svitzer dat dit komt omdat de concurrentie beter in staat is om op personeelskosten te bezuinigen.

Engage Marine is een van hun concurrenten. Deze concurrent van Svitzer is in 2016 opgericht door de voormalige CEO voor Australië. Het bedrijf voert zelfstandig activiteiten uit op drie locaties en heeft een joint venture met wereldwijde speler SMIT Lamnalco in drie havens, inclusief Botany, de drukste containerhaven van Australië.

In augustus 2021 verloor Svitzer wederom een locatie aan Engage toen CSL dit bedrijf een contract gunde voor sleepdiensten in de Whyalla-haven van de grote mijnbouwonderneming Arrium in Zuid-Australië. Wederom

bleef Engage Marine weigeren om met de vakbonden te onderhandelen. Het bedrijf is overgestapt op een regeling waarbij werknemers op de sleepboot wonen en de bemanningsniveaus onder de cao van Svitzer liggen.

Svitzer heeft geen bezwaar gemaakt tegen deze verslechtering van de arbeidsomstandigheden en veiligheidsnormen in de bedrijfstak en zegt zelf ook deze aanpak te gaan volgen. Verwijzend naar de langlopende cao voerde het bedrijf bij het onderzoek van de Australische overheid naar de efficiëntie van havens en maritieme toeleveringsketen van 2022 aan dat:

“Deze overeenkomsten in vergelijking met de normen binnen de industrie als geheel verouderd zijn en een hindernis vormen voor de efficiënte inzet van arbeid. De inhoud van de overeenkomsten het resultaat van historische geschillen en praktijken zijn die steeds minder aansluiten op de huidige behoeften binnen het bedrijf. Het aanpassen van historische inefficiënties praktisch gezien zeer lastig, zo niet onmogelijk is. En dat de claims van vakbonden er gewoonlijk op zijn gericht om verdere veranderingen tegen te werken.”

SVITZER AUSTRALIA

Svitzer heeft een verzoek ingediend bij de Australische Fair Work Commission om de cao met maritieme vakbonden, de Maritime Union of Australia (MUA), het Australian Institute of Marine and Power Engineers (AIMPE) en de Australian Maritime Officers' Unions (AMOU) te laten ontbinden. Indien dit verzoek wordt gehonoreerd, zal het bedrijf de lonen en de arbeidsvoorwaarden voor het volledige werknemersbestand terugschroeven naar het laagste binnen de bedrijfstak toegestane minimumniveau. Daarbij is met name van belang dat Svitzer niet meer gehouden zou zijn aan de in deze cao opgenomen veiligheidsnormen.

Svitzer voert aan dat deze acties passen binnen haar streven om te kunnen blijven concurreren met spelers in de Australische sleepvaartmarkt tijdens de nivellering naar beneden. Hoewel dit wellicht waar is, heeft Svitzer echter een slechte situatie verergerd. Het bedrijf heeft daarmee de wereldwijde waarden en het door het moederbedrijf erkende recht op vereniging en het recht om collectieve onderhandelingen te voeren ondermijnd.

De recordwinsten die in maart 2022 door AP Moller-Maersk, het moederbedrijf van Svitzer, zijn aangekondigd, worden dus niet eerlijk gedeeld met de werknemers die hebben bijgedragen aan deze historische resultaten van het bedrijf. Svitzer is momenteel ook verwickeld in geschillen in Nederland en het VK over pogingen van het bedrijf om de rechten, lonen en arbeidsomstandigheden van sleepvaartmedewerkers te ondermijnen.





LUID DE NOODKLOK: HET VERHAAL VAN TROY PEARSON

Troy Pearson en Charley Cragg hebben op een vroege ochtend in februari het leven verloren terwijl zij een sleepklus voor Rio Tinto uitvoerden. De dood van Troy en Charley is tragisch, maar staat niet op zich. Sinds 2016 zijn door de Canadese Transportation Safety Board 350 ongevallen met sleepboten en binnenvaartschepen gemeld, waarbij 24 vaartuigen zijn gezonken.

Bemanningen riskeren dat hun vaartuigen in aanvaring komen, vastlopen of kapseizen tijdens het slepen van hout, brandstoffen en zware machines over de rivieren, meren en kanalen in de kustgebieden. De risico's worden vergroot door de extreme weersomstandigheden in het noorden van Canada. Veiligheid is belangrijk, maar hier in het bijzonder.

De sleepvaart in Canada heeft te maken met een eigen nivellering naar beneden waarbij binnen sommige bedrijven de concurrentiestrijd belangrijker is dan de veiligheid.

HET RECHT OM NEE TE ZEGGEN.

Werknemers kunnen alleen voor hun veiligheid opkomen als ze het gevoel hebben dat ze dit veilig kunnen en mogen doen. Hoewel in theorie iedere medewerker op een sleepboot (met de juiste training en ervaring) de benodigde kennis heeft om te kunnen beoordelen of het veilig is om onder bepaalde omstandigheden uit te varen, hebben de werknemers in de praktijk maar een beperkte macht om dit echt te kunnen weigeren.

De ITF is ervan overtuigd dat de erkenning van vakbonden en collectieve arbeidsovereenkomsten waarin het recht van bemanningen op veilige arbeidsomstandigheden zijn opgenomen, essentieel zijn. Opdrachtgevers van sleepbedrijven moeten erop staan dat dit in hun contracten met leveranciers is opgenomen.



Kapitein Troy Pearson overleed toen de *Ingenika* zonk. Zijn weduwe Judy Carlick-Pearson heeft zich geschaard achter de oproep tot betere bescherming van werknemers op sleepboten.



Judy heeft met de ITF samengewerkt om in een korte film het verhaal van Troy te vertellen en verandering te eisen.

Kijk de film nu op itfglobal.org/soundthesiren

Noodzaak van zichtbare handhaving

Historisch gezien hebben de Canadese autoriteiten ervoor gekozen om kleinere vaartuigen niet te onderwerpen aan routinematige inspecties ter beoordeling van de maritieme veiligheidsnormen. Na druk van de vakbonden heeft de instantie Transport Canada toegezegd inspecties te zullen gaan uitvoeren op vaartuigen van alle formaten, ook kleinere sleepboten. De trage implementatietijdlijn van de instantie blijft echter een punt van zorg.

Vakbonden stellen ook hun vraagtekens bij het vermogen van Transport Canada om met de bestaande middelen de frequente en grondige inspecties te kunnen uitvoeren. Inspecteurs hebben zelf geen boten. Door ontoereikende budgetten voor overuren kunnen er geen inspecties buiten reguliere werktijden of in het weekend plaatsvinden.

De Canadese vakbonden blijven vragen om zorgvuldige aandacht van Transport Canada, sleepbedrijven en opdrachtgevers. Er wordt vooruitgang geboekt. Meer Canadezen luiden inmiddels de noodklok in de hoop andere gezinnen van zeevarenden het ondragelijke menselijke verlies van levens in deze nivellering naar beneden te besparen.



OPLOSSINGEN REGELGEVING DIE LEVENS EN BANEN BESCHERMT

Zonder goede regelgeving en handhaving van normen voor de werkplek zijn er grote risico's voor zowel de levens van werknemers als het milieu. Overheden en andere autoriteiten moeten hun verantwoordelijkheid nemen om te waarborgen dat alle medewerkers een veilige en beschermde werkomgeving hebben waarin zij niet worden uitgebuit door werkgevers, en uiteindelijk ook niet door opdrachtgevers binnen een toeleveringsketen.

De regelgeving dient de vrijheid van vereniging en het recht van alle werknemers om collectief te onderhandelen effectief te beschermen en te waarborgen dat wettelijk onderhandelde contracten worden nageleefd. De regelgeving en de daaraan verbonden sancties moeten bedrijven stimuleren om de wetten na te leven en niet te ontduiken. Werkgevers die collectieve onderhandelingen en bindende overeenkomsten over de werkplek ondermijnden, dienen te worden bestraft. De regelgeving dient een effectief afschrikmiddel te zijn waarin rekening wordt gehouden met de steeds groter wordende macht van sleepvaartbedrijven en hun moeder of dochterondernemingen. Veel sleepvaartbedrijven zijn inmiddels multinationale ondernemingen die over aanzienlijke middelen beschikken.

De vergunningen van internationale of nationale ondernemingen die de regelgeving openlijk aan hun laars lappen of deze proberen te omzeilen, dienen te worden ingetrokken. Nalatige werkgevers en opdrachtgevers van sleepdiensten zouden financiële sancties opgelegd moeten krijgen of strafrechtelijk moeten worden vervolgd, naar gelang de ernst van de schending van de rechten en veiligheid van werknemers in de sleepvaart.

Tot het moment dat onze havens en waterwegen veilig zijn voor medewerkers binnen de sleepvaart, moeten overheden overwegen om wetten aan te nemen inzake doodslag door rechtspersonen, zodat bedrijven en hun opdrachtgevers strafrechtelijk aansprakelijk zouden zijn.

Het uitknippen van de sleepvaartbranche resulteert in een neerwaartse druk op sleepvaartondernemingen, wat leidt tot bezuinigen en waardoor werknemers aan risico's worden blootgesteld. Overheidsinstanties en overige autoriteiten voeren echter geen normen met de bijbehorende regelgeving in om op de naleving toe te zien. Overheden moeten in actie komen om deze trends terug te draaien door oneerlijke concurrentie te voorkomen en de naleving van bestaande regelgeving en collectieve arbeidsovereenkomsten te waarborgen. Dit is noodzakelijk om de gezondheid en veiligheid binnen de sleepvaart te kunnen verbeteren.

Regelgevingsinstanties kunnen de nivellering naar beneden ook helpen te voorkomen door anti-concurrentiepraktijken van de grote sleepvaartmaatschappijen een halt toe te roepen. Meer dan vier vijfde van de containersleepvaart wereldwijd is in handen van drie belangrijke allianties van tien sleepvaartmaatschappijen. In een [rapport van het Internationale Transportforum](#) uit 2018, "The Impact of Alliances in Container Lines" werd geconcludeerd dat "de impact van het containertransportsysteem overwegend negatief lijkt te zijn".

Deze maatschappijen hebben de tarieven voor de sleepvaartsector tot een onhoudbaar laag niveau gedrukt. Regelgevingsinstanties kunnen deze spiraal echter een halt toeroepen. In de Verenigde Staten is het conform de *Federal Maritime Commission Authorization Act* van 2017 illegaal voor zeevervoerders om collectief te onderhandelen over sleeptarieven en diensten in havens van de VS. Hierdoor is de balans in de onderhandelingen tussen sleepvaartbedrijven en sleepvaartmaatschappijen enigszins hersteld, wat heeft geleid tot haalbare tarieven, waardoor de medewerkers en havengemeenschappen worden beschermd.

Aanvullend kunnen oplossingen zoals vastgestelde bodemprijzen voor sleepdiensten worden overwogen. Regelgevingsinstanties kunnen een systeem van eerlijke prijzen invoeren waarin de kosten van de veiligheid, training en de operationele kosten voor hun medewerkers worden gedekt. Wetgeving over bodemprijzen kan helpen om de werkomstandigheden te verbeteren en sleepvaartmaatschappijen kunnen hier met hun grote macht binnen de markt niet omheen.

Eerlijk werk in de sleepvaartsector staat hoog op de agenda van de ILO

Het bestuursorgaan van de International Labour Organization (ILO) heeft een resolutie aangenomen over eerlijk werk in de binnenvaartsector, waaronder ook werknemers in de sleepvaart vallen. De activiteiten waren oorspronkelijk gepland voor 2022/2023 maar door de pandemie is de timing van de meeting onzeker.

Wanneer de vergaderdata zijn vastgesteld, zullen werknemers en hun vakbonden wereldwijd zich inspannen voor de implementatie van regelgeving voor werknemers en om de handhaving daarvan te waarborgen.



CASE STUDY PANAMA

Bemanningen en kapiteins op sleepboten in het **PANAMAKANAAL** worden met regelmaat zonder één rustdag voor hele weken van 14-urige werkdagen ingeroosterd. Vermoeidheid is een toenemend probleem voor de werknemers. Vakbonden melden dat het aantal bijna-dodelijke ongevallen stijgt.

Werknemers in de sleepvaart in Panama zijn werkzaam op een van de drukste vaarroutes ter wereld – een kanaal dat van cruciaal belang is voor de wereldwijde handel. Deze medewerkers worden echter geconfronteerd met de gevolgen van hun lokale 'nivellering naar beneden' die door een steeds vijandigere werkgever wordt veroorzaakt – de Panamese kanaalautoriteit ACP. Deze onderneming in staatseigendom heeft geweigerd om talrijke vermoeidheidsgerelateerde veiligheidsincidenten aan te pakken of zelfs maar te onderzoeken. December vorig jaar stortte een uitgeputte kapitein van een sleepboot in, waarna zijn boot kapseisde en in aanvaring kwam met een aardgastanker tijdens de doorgang door de nieuwe sluisen. De kapitein raakte hierbij gewond en de tanker liep schade op.

Er is geen regelgeving over werkschema's en ploegendiensten, wat leidt tot vermoeidheid van de bemanningen en waarbij het management van ACP toelaat dat sommige werknemers voor meerdere achtereenvolgende dagen ploegendiensten van 14 uur of langer draaien. Hoewel de IMO Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) voor internationale services minimaal tien uur rust voorschrijft in elke periode van 24 uur, worden werknemers in de sleepvaart niet beschermd door deze belangrijke veiligheidsmaatregel.

Tekorten aan personeel en materieel zijn sinds jaar en dag de norm en ook onder het huidige management blijft dit onveranderd. Het probleem wordt verergerd door verplichte overuren en ontoereikende rustperiodes.

Naast de voor de hand liggende factoren die aan vermoeidheid en stress bijdragen (alleen al in 2021 zijn twee bemanningsleden overleden aan stressgerelateerde hartproblemen. Twee anderen hadden een niet-fatale hartaanval), zijn de leeftijd en operationele tekortkomingen

van de sleepboten een toenemend punt van zorg. In de afgelopen jaren zijn er diverse bijna-ongevallen en aanvaringen in het waterwegstelsel te betreuren. Vakbonden melden gebrekkig onderhoud, ontwerpfouten in de sleepboten en zeggen dat minstens de helft van de bestaande vloot operationeel niet geschikt is voor gebruik in de nieuwe sluisen.

ACP gedraagt zich als een commerciële sleepvaartmaatschappij door zijn sleepvaartmedewerkers volledig uit te knippen, met weinig aandacht voor hun gezondheid, veiligheid of welzijn. ACP zou zijn lessen moeten trekken uit het voorval met de *Ever Given* en de vijandige houding naar een deel van zijn werknemers moeten stoppen om normale industriële betrekkingen tot stand te brengen. Alle partijen zijn erbij gebaat als werknemers en management op één lijn komen om onze toeleveringsketens veilig te stellen en te bewaken.

De oplossingen zijn helder. ACP moet een onafhankelijk orgaan instellen om toezicht te houden op de operationele veiligheid in het Panamakanaal en alle werkgerelateerde incidenten, ziekten en maritieme ongevallen te onderzoeken, waarbij de IMO-protocollen en de beste medische praktijken worden gevolgd. ACP moet met het ITF en aangesloten vakbonden overleggen en samenwerken aan het opbouwen van volwassen en constructieve industriële verstandhoudingen. ACP moet de rechten van al zijn werknemers op vrijheid van vereniging serieus nemen en collectief onderhandelen met de door hen gekozen vakbonden.

ACP kan een boegbeeld worden voor verbeterde normen binnen de bedrijfstak, waaraan de rest van de wereld een voorbeeld zou kunnen nemen. Het is tijd dat de autoriteit stopt met zijn eigen contraproductieve nivellering naar beneden. Er is een betere manier.

OPLOSSINGEN RESPONSIEVE, EFFECTIEVE HANDHAVING

CASE STUDY
BELGIË



Het is onvoldoende om een helder geformuleerde wet- en regelgeving te hebben die voldoet aan strenge normen. Deze regels dienen daarnaast volledig en effectief te worden gehandhaafd. Zonder handhaving zijn veiligheidsmaatregelen voor werknemers niets waard.

Slechte handhaving kan het gevolg zijn van ontoereikende training en middelen van overheidsinstanties of inspecteurs om de taken effectief te kunnen uitvoeren. In Brits-Columbia uiten bemanningen van sleepboten hun zorgen over het feit dat de veiligheidsinspecteurs van Transport Canada onvoldoende middelen hebben en niet de juiste apparatuur of eigen boten hebben om de veiligheidsinspecties in deze risicovolle bedrijfstak te kunnen uitvoeren. Sommige werknemers in de sleepvaart en hun vakbonden hebben er weinig vertrouwen in dat zelfs de minimale Canadese regelgeving op de juiste wijze kan worden gehandhaafd – met name waar het kleine sleepboten in afgelegen gebieden betreft.

Inspecties moeten grondig zijn. De instantie moet hierbij beoordelen of een vaartuig veilig en zeewaardig is. Werknemers moeten weten dat de handhavende instanties gedetailleerde, actuele en publiekelijk toegankelijke verslaglegging doen over de resultaten van elke persoonlijk uitgevoerde inspectie. Werknemers en hun vakbonden moeten proactief worden geïnformeerd over de resultaten van handhavings-, gerechtelijke en door de bedrijfstak genomen disciplinaire acties tegen ondernemingen of hun opdrachtgevers. Responsiviteit, transparantie en tijdigheid van de communicatie zijn van groot belang.

Handhavende instanties moeten zich inzetten om zowel de mensen als de planeet te beschermen. Het ITF en de aangesloten vakbonden scharen zich achter haven- en kustgemeenschappen in hun strijd om de milieunormen te verhogen die onze kostbare maritieme ecosystemen voor toekomstige generaties moeten beschermen. We ondersteunen de vermindering van CO₂-emissie en zien veel mogelijkheden voor een fossielvrije sleepvaart.

Vakbonden staan ervoor klaar om samen met ondernemingen en overheden te waarborgen dat de sector zijn bijdrage levert in het toeroepen van een halt aan de catastrofale klimaatverandering. Daarvoor moeten de bedrijven, moedermaatschappijen en opdrachtgevers, de sleepvaartsector meenemen in hun milieu-, sociaal en governancebeleid en in de transitieplanning duurzaam transport.

ITF roept overheden op om urgent de mazen in de wet op te sporen, te onderzoeken en te dicht en wereldwijd strenge regelgeving te implementeren en te handhaven.

MedTug, dochteronderneming van de grootste sleepvaartmaatschappij ter wereld, Mediterranean Shipping Company (MSC), biedt inmiddels in heel Europa sleepdiensten aan. Hoewel MedTug een nieuwe speler in de markt is, opereert het bedrijf onder de bestaande exploitatievergunning van Antwerp Towage – een sleepbedrijf dat via historische rechten de Europese markt heeft betreden, waardoor het bedrijf tot 1 juli 2025 niet aan de Europese regelgeving hoeft te voldoen.

Indien het bedrijf onder eigen exploitatievergunning was gestart, dan zou het gedwongen zijn geweest om direct aan de regelgeving te voldoen.

ITF en de aangesloten vakbonden hebben altijd een goede en bestendige werkrelatie gehad met MSC, de moedermaatschappij van MedTug, zowel waar het de koopvaardijvloot als de cruiseschepen betrof. Het is derhalve zeer teleurstellend dat MedTug onder de exploitatievergunning van Antwerp Towage in België opereert, waardoor sociale en fiscale wetten worden omzeild, nationale arbeidswetgeving wordt ondermijnd en er onder de werkelijke kostprijs voor de diensten wordt geconcurrerd. E.e.a. heeft plaatsgevonden ondanks het feit dat de vakbond het lokale management van MedTug voor de aanvang van de dienstverlening heeft geïnformeerd dat de nationale collectieve overeenkomst voor België, Belgische wetgeving en de Europese regelgeving moest worden voldaan.

Gezien de ernstige impact van deze praktijken op werknemers heeft de bij de ITF aangesloten vakbond BTB juridische stappen ondernomen om via de Belgische autoriteiten een eind te maken aan deze wurgpraktijken en af te dwingen dat MedTug moet voldoen aan de havennormen en een halt toe te roepen aan deze oneerlijke praktijken. Voorts worden er juridische stappen ondernomen door concurrent Boluda tegen Antwerp Towage en de havenautoriteit wegens concurrentievervalsing. Er is door de controlerende instantie een onderzoek ingesteld naar MedTug.

Kort gesteld: De werknemers van MedTug zouden geen jaren moeten hoeven wachten op gelijke lonen en arbeidsvoorwaarden en de veilige en stabiele werkplek waarop andere werknemers in de sleepvaartsector in België recht hebben. Het ITF en BTB roepen MedTug op om de nationale collectieve overeenkomst voor België te implementeren.



VERANTWOORDELIJKHEID VAN DE TOELEVERINGSKETEN

Werknemers in de sleepvaart vormen een essentiële schakel in de maritieme toeleveringsketen. Sleepbedrijven en hun opdrachtgevers, scheepvaartmaatschappijen en uiteindelijk ook de eigenaren van de goederen (of moederbedrijven), moeten hieraan aandacht besteden en hun verantwoordelijkheid nemen voor het welzijn van werknemers in de sleepvaart.

Voor internationale scheepvaartmaatschappijen is het tijd om te reflecteren op de substantiële winsten die zij voor hun aandeelhouders hebben gemaakt tijdens de gehele pandemie. De scheepvaartgiganten breiden hun activiteiten uit naar de gehele toeleveringsketen en investeren in transport over de weg, warehousing, luchtvaart en sleep- en overige havendiensten. In de laatste vijf tot tien jaar hebben deze investeringen een aanzienlijke reorganisatie van de markt veroorzaakt, waarbij scheepvaartmaatschappijen en hun moeder-conglomeraten zich de machtspositie van poortwachter van end-to-end services voor opdrachtgevers hebben verworven. Deze expansie brengt voor scheepvaartmaatschappijen de verantwoordelijkheid met zich mee om strenge werknormen voor hun werknemers te waarborgen, ongeacht hun positie in de toeleveringsketen.

De eigenaren van goederen en de scheepvaartmaatschappijen moeten daarnaast hun toeleveringsketens beoordelen om te garanderen dat leveranciers van transportdiensten hun werknemers eerlijk en correct behandelen. De best practice van de ITF is dat bedrijven uitsluitend zaken doen met leveranciers die het recht van hun werknemers respecteren om zich aan te sluiten bij onafhankelijke vakbonden, en inbreng hebben bij belangrijke kwesties die gevolgen hebben voor het dagelijkse leven van werknemers in de sleepvaart en hun collega's. Dit omvat gezondheid en veiligheid en de verantwoordelijkheid van de sector voor inspanningen ter beperking van de klimaatverandering. Doorlopende en geldige collectieve arbeidsovereenkomsten bieden fundamentele bescherming van de rechten van deze werknemers, ter voorkoming van uitbuiting, misbruik en letsel.

Het is de verantwoordelijkheid van eigenaren van goederen en de internationale scheepvaartgiganten om te waarborgen dat dergelijke kwesties binnen hun internationale toeleveringsketen voldoende worden onderzocht.

Eerlijk de risico's en kosten delen binnen de volledige transport-toeleveringsketen

Een verantwoordelijke benadering van de toeleveringsketen draait ook om een kritische blik op de volledige toeleveringsketen – inclusief onderaannemers, dochterbedrijven enz. – ter waarborging van eerlijke tarieven en om sleepvaartbedrijven te verplichten om veilige en eerlijke werkomstandigheden te garanderen. Verantwoord opererende ondernemingen moeten van de grote spelers binnen de maritieme bedrijfstak een eerlijke kans krijgen. Door eerlijke tarieven te eisen, kunnen scheepvaartmaatschappijen en eigenaren van goederen zorgen dat hun toeleveringsketens veilig zijn en de eindgebruikers van hun goederen niet worden geconfronteerd met vertragingen of rampen als gevolg van de dodelijke nivellering naar beneden in de sector.

Strenge normen en goede training werken ook in het voordeel van opdrachtgevers uit de sleepvaart. Ongevallen kunnen verliezen veroorzaken die tienduizenden dollars of meer kunnen kosten. In de meeste gevallen zijn dergelijke ongevallen geheel te voorkomen, mits er sprake is van duurzame, financieel gezonde havenservice- en sleepsector, goede wetgeving en een effectieve handhaving.

Multinationals moeten de mensen- en arbeidsrechten van werknemers in de sleepvaart bekrachtigen

Scheepvaartmaatschappijen en multinationale moedermaatschappijen zijn verplicht om de vrijheid van vereniging van werknemers in stand te houden voor werknemers die direct of indirect in dienst zijn bij leveranciers binnen hun toeleveringsketen conform de onderstaande internationale instrumenten.

- Beleidslijnen voor bedrijven en mensenrechten van de Verenigde Naties (2011)
- OESO-richtsnoeren voor multinationale ondernemingen (1976, bijgewerkt 2011)

OVER ITF

De Internationale Transportarbeiders Federatie (ITF) is een democratische, door aangesloten vakbonden geleide federatie van vakbonden voor transportarbeiders die wereldwijd als de toonaangevende autoriteit op het vlak van transport wordt beschouwd. Wij zetten ons in om de levens van anderen te verbeteren, waarbij we netwerken van vakbonden en werknemers in 147 landen verbinden om de rechten, gelijkheid en rechtvaardigheid voor hun leden te garanderen. Wij zijn de stem van bijna 20 miljoen vrouwen en mannen die de wereld bewegen.

OVER ETF

De Europese Transportarbeiders Federatie (ETF) is een pan-Europese organisatie voor transportvakbonden in de Europese Unie, het Europese economische gebied en de landen in Centraal- en Oost-Europa. De ETF vertegenwoordigt meer dan 5 miljoen werknemers in de transportsector van meer dan 200 transportvakbonden en 40 landen. Deze werknemers zijn werkzaam in alle onderdelen van de transportsector op het land, ter zee en in de lucht.



INTERNATIONALE
TRANSPORTARBEIDERS
FEDERATIE



EUROPESE
TRANSPORTARBEIDERS
FEDERATIE