



Notat

Emne: Redegørelse Udkast til KK vedr. ILO og arbejdsforhold - januar 2013

Fra: AMK

Til: Metroselskabets interessenter

Kopi til:

Dato: 2013-01-02

Sikring af løn- og arbejdsvilkår på byggeriet af Cityringen.

Udbuddet af Cityringen er udarbejdet i henhold til EU's udbudsregler, hvilket bl.a. betyder, at det er ulovligt at stille krav om, at en entreprenør skal have overenskomst, (både udenlandsk eller dansk), da et sådant krav er i strid med ligebehandlingsprincippet i EU-udbudsreglerne.

For at sikre at byggeriet af Cityringen ikke medfører løn-dumping eller lign. valgte Metroselskabet at anvende den såkaldte ILO konvention nr. 94 i kontrakterne med Cityringens hovedentreprenører. Dette krav kan ikke fraviges i udførelsen af kontrakten.

I henhold til ILO-konventionen nr. 94 skal entreprenøren sikre, at de ansatte, som entreprenøren og entreprenørens underentreprenører beskæftiger med henblik på kontraktens opfyldelse, har løn- og ansættelsesforhold, der ikke er mindre gunstige end de løn- og ansættelsesforhold, som i henhold til kollektiv overenskomst, lovgivning eller administrative forskrifter gælder for arbejde af samme art inden for vedkommende fag eller industri på den egn, hvor arbejdet udføres.

For at sikre transparens i overholdelsen af ILO-konventionen har Cityringens hovedentreprenør på anlægsarbejdet (CMT) valgt at blive indmeldt ind i Dansk Byggeri. Desuden stiller CMT krav om, at deres underentreprenører ligeledes skal være medlem af Dansk Byggeri. Dette betyder, at evt. spørgsmål vedr. overholdelse af ILO-konventionen kan løses i den almindelige danske arbejdsmarkedsmodel, hvor arbejdsmarkedets parter håndterer tvister om løn- og ansættelsesforhold i det arbejdsretlige system, (dvs. forligsmægling, voldgift eller lign.). Denne metode sikrer, at arbejdsgivere og arbejdstagere kan løse evt. tvister på samme vis, som tvister normalt løses på i det danske arbejdsmarked. Metoden giver samtidig den enkelte ansatte på byggeriet adgang til at rejse en sag gennem sin fagforening. ILO-konventionens overholdelse sikres altså af arbejdsmarkedets parter.

Endvidere findes der på alle byggepladser et opslag, hvori det angives på dansk og engelsk, at "CMT er medlem af Dansk Byggeri. Dette betyder, at løn- og ansættelsesvilkår på CMT's byggepladser skal aftales i forhold til følgende overenskomster, indgået mellem Dansk Byggeri og de danske fagforeninger:

- Jord- og betonoverenskomsten
- El-overenskomsten
- Overenskomst for metal-, blik- og rørarbejde"



I forhold til de verserende historier i dagspressen omkring byggearbejdere, der aflønnes med ned til 64 kr. i timen er det væsentligt at slå fast, at de omtalte medarbejdere på Metrobyggeriet ikke aflønnes med 64 kr. i timen. De 64 kr. er en beregnet nettotimeløn, (dvs. efter skat). Til sammenligning udgår mindstelønnen (før skat) på 3F område for voksne arbejdere ca. 114 kr. Den pågældende sag er i sommeren 2012 blevet indbragt for arbejdsretten, og omhandler alene, hvordan man omregner en bruttoløn (inkl. pensioner, tillæg for udstationering, mv.) til en nettoløn, som kan sammenlignes med det lokale nettolønsniveau. Metroselskabet har ikke kendskab til andre verserende sager. Den pågældende sag forventes afgjort medio januar.

Det er Metroselskabets vurdering, at der ofte på byggerier, hvor der delvist anvendes udenlandsk arbejdskraft vil opstå tvister om løn- og arbejdsvilkår.

Samtidig er det selskabets vurdering, at netop det forhold, at tvisterne identificeres og bringes til forhandling/afgørelse, viser, at systemet med ILO-konventionen virker og at det skaber transparens i løn- og arbejdsvilkår, samt at den danske arbejdsmarkedsmodel kan håndtere disse sager.

Metroselskabets løn- og ansættelsesforhold

Metroselskabets ansatte er langt overvejende ingeniører (eller lign.), som er beskæftiget i enten bygherreorganisationen på Cityringen, dvs. at de fører tilsyn med entreprenørernes gennemførelse af byggeriet af Cityringen, eller i driftsafdelingen, dvs. at de fører tilsyn med den daglige drift af den eksisterende Metro.

Disse ansatte er typisk rekrutteret fra den private sektor, f.eks. rådgiverbranchen, entreprenørbranchen, jernbanevirksomheder eller lign., og er ofte relativt højt specialiseret indenfor specialeområder som tunneldesign/byggeri, planlægning, IT, signalforhold, togdesign etc.

Med henblik på at sikre, at Metroselskabet på den ene side har mulighed for at tiltrække højt specialiserede medarbejdere, men på den anden side ikke bliver lønførende, valgte Finansministeriet ved stiftelsen af selskabet (oprindeligt Ørestadsselskabet), at anvende en ansættelsesmodel for selskabet, hvor Metroselskabets ansatte er omfattet af funktionærloven og ferieloven, men derudover følger den generelle lønudvikling i den offentlige sektor. Dette gælder f.eks. også ift. selskabets pensionsordning for medarbejderne.

Funktionærlovens bestemmelser betyder, at selskabets ansatte er sikret rettigheder, som f.eks. forhandlings- og organisationsfrihed, barsel, løn under sygdom, ferietillæg, varsler ift. opsigelse, osv.

Endelig har selskabet også, på helt normal vis, et samarbejdsudvalg med medarbejdervalgte repræsentanter.

At Metroselskabet følger den generelle lønudvikling i den offentlige sektor betyder også, at selskabet ikke har en selvstændig forhandlingsrolle (og dermed særskilte overenskomster) ift. de faglige organisationer. Metroselskabet har imidlertid ofte dialog med medlemmernes fagforeninger, og inddrager altid fagforeninger eller medarbejderrepræsentanter i medarbejderspørgsmål, såfremt en medarbejder måtte ønske det. Metroselskabet er i øvrigt af den opfattelse, at denne dialog altid foregår meget konstruktivt.

Metroselskabet har efter tirsdagens presseomtale valgt at tage kontakt med HK for at spørge til, hvilke forhold HK måtte ønske at drøfte.



HK har herefter svaret, at de før en dialog med selskabet ønsker at tale med de medarbejdere i selskabet, som er medlem af HK. HK oplyser selv, at dette drejer sig om under 10 medarbejdere.

Lærlinge på metrobyggeriet.

Ved udbuddet af Cityringskontrakterne i 2008 indgik ikke sociale klausuler knyttet til oprettelse af lærlingepladser. Dette blev fravalgt, da en væsentlig del af produktionen til Cityringen foregår i udlandet, f.eks. togproduktion, produktion af boremaskiner, produktion af tunnelelementer mv.

Det var således en overvejelse, at et krav om praktikpladser i udbuddet kunne føre til, at praktikpladserne blev oprettet i udlandet i stedet for i Danmark, idet EU-reglerne ikke giver mulighed for at kræve oprettelse af praktikpladser i Danmark.

Metroselskabet valgte derfor, at indgå en frivillig aftale med entreprenørerne, Dansk Byggeri, 3F, BAT og LO, som sigter på at tilvejebringe ca. 5-7 pct. lærlinge på de relevante arbejdspladser. Ordningen administreres af Byggeriets Uddannelser, som er et samarbejde mellem Dansk byggeri og 3F, og Metroselskabet medfinansierer ordningen.

Efter 1 år kunne parterne konstatere, at ordningen ikke gav tilstrækkeligt med praktikpladser. Parterne har derfor lavet en supplerende aftale, som giver CMT mulighed for at ansætte lærlinge, som derefter lånes ud til underentreprenørerne.

Denne ordning skal godkendes af Byggeriets Uddannelsesnævn (under Ministeriet for Børn og Unge), og parterne afventer denne godkendelse, før ordningen kan igangsættes.

Såfremt denne ordning ikke virker, er Metroselskabet indstillet på at undersøge, hvordan der kan anvendes mere håndfaste sociale klausuler i udbuddene af yderligere metroarbejder.



Københavns Kommune
Overborgmesterens Sekretariat
Rådhuset

Metroselskabet I/S
Metrovej 5
DK-2300 København S
m.dk

T +45 3311 1700
E m@m.dk

2013-01-06

Kære Frank Jensen

Tak for dit brev, hvori du anmoder om en redegørelse for de af Politiken omtalte påståede fyringer af tillidsvalgte på Cityringens byggepladser.

Metroselskabet har anmodet Trevi, som er underentreprenør til CMT (hovedentreprenør på Cityringen), om information vedr. de påståede fyringer. Trevi er den arbejdsgiver, som har haft de omtalte personer ansat.

Trevi har oplyst følgende til Metroselskabet:

Politikens artikler omhandler fire forskellige personer. Kort kan oplyses, at én medarbejder er opsagt efter aftale med 3F, på grund af truende adfærd overfor en kollega. En anden medarbejder er genansat. To medarbejdere er opsagt iøvrigt.

I Politiken bliver de pågældende personer omtalt som tillidsvalgte. Ingen af de pågældende var på opsigelsestidspunktet tillidsvalgte, og 2 af de omtalte har på intet tidspunkt i deres ansættelse hos Trevi været tillidsvalgte.

En af de omtalte sager vedrører udgivelsen af bladet TreviNyt, hvori der bl.a. er offentliggjort satiriske tegninger. Trevi's HR-afdeling bliver gjort opmærksom på, at de italienske arbejdere opfatter tegningerne negativt og retter derefter henvendelse til fællestillidsmanden. I fællesskab aftales det, at der fremadrettet skal gøres en indsats for, at tegninger ikke virker fornærmende på de italienske kollegaer.

TreviNyt udgives fortsat og Trevi har ingen intentioner om at stoppe bladet.

Trevi har overfor Metroselskabet oplyst, at firmaet har fremsendt en redegørelse til 3F vedr. opsigelsen af medarbejderen, der var redaktør af Trevi Nyt. Trevi afventer 3F's stillingtagen hertil. Der er på nuværende tidspunkt ikke uafklarende tvister mellem Trevi og de øvrige omtalte personer.

*



Metroselskabet har lagt til grund for byggeriet af Cityringen, at alle tvister mellem arbejdsgivere og arbejdstagere skal varetages indenfor den almindelige danske arbejdsmarkedsmodel. Samtidig har CMT (hovedentreprenøren på Cityringen) meldt sig ind i Dansk Byggeri, ligesom CMT kræver af sine underentreprenører, at disse er medlem af en arbejdsgiverforening.

Dette betyder, at de løn- og ansættelsesforhold mv. som gælder på de relevante enkelte overenskomstområder, også gælder på Cityringens byggepladser. Desuden sikrer dette, at de almindelige "spilleregler" på det danske arbejdsmarked kan tages i brug ved uenigheder mellem arbejdsgiver og arbejdstager, og at eventuelle tvister afgøres i det fagretlige system f.eks. ved intervention af arbejdsgiverforening og fagforeninger.

Det er Metroselskabets vurdering, at der ofte på byggerier, hvor der anvendes delvis udenlandsk arbejdskraft, kan opstå tvister om løn- og ansættelsesforhold, ikke mindst grundet ukendskab til de lokale forhold. Dette afhjælpes især ved, at entreprenøren er indmeldt i en lokal dansk arbejdsgiverorganisation.

Metroselskabet har ikke baggrund for at kunne vurdere de konkrete sager, men har taget til efterretning, men har taget den aktuelle status på sagerne til efterretning. Metroselskabet er meget opmærksom på de særlige forpligtigelser (f.eks. løn- og arbejdsvilkår, arbejdsmiljø, samfundsøkonomi, miljøhensyn mv.) som varetagelsen af store offentlige anlægsarbejder indebærer og har derfor indarbejdet ILO-konvention nr. 94 i kontrakter med Cityringens hovedentreprenører, herunder CMT.

Metroselskabet har ved flere lejligheder indskærpet overfor CMT (som har kontrakten med underentreprenøren Trevi), at de lokale løn- og ansættelsesforhold på det lokale arbejdsmarkedsmarked skal overholdes. CMT har tilkendegivet at være enig heri, og har gentaget dette overfor Trevi.

Med venlig hilsen


Henning Christophersen
Bestyrelsesformand



Notat

Emne: Fakta om information om arbejdsulykker på byggepladserne

Fra: Dir.sek

Til:

Kopi til:

Dato: 2013-01-12

Fakta om information om arbejdsulykker på byggepladserne

Metroselskabet har siden 15. november vidst, at ulykkesfrekvensen på Cityringsbyggeriet lå over landsgennemsnittet. Metroselskabet har iværksat en række initiativer til forbedring af arbejdsmiljøet, blandt andet arbejdsmiljøkampagner, men også øget kontrol med entreprenøren, samt dennes arbejde med arbejdsmiljøet. CMT har endvidere i løbet af efteråret styrket sin arbejdsmiljøorganisation.

Politiken beskylder ligeledes i dagens artikel Metroselskabet for ikke at oplyse korrekte tal om ulykkesfrekvensen. Dette er ikke korrekt. De seneste oplysninger Metroselskabet har givet er til Politiken den 24. august 2012. Entreprenøren CMT har givet oplysninger om ulykkesfrekvensen til 3F i september 2012. Selskabet har oplyst de data, der har været kendskab til på det tidspunkt, der er rettet henvendelse til selskabet. Før oktober rapporteringen, modtaget 15. oktober, var ulykkesfrekvensen under landsgennemsnittet. Fremover vil ulykkesfrekvensen på byggeriet blive offentliggjort på hjemmesiden m.dk.

Metroselskabet modtager månedligt en rapportering fra hovedentreprenøren med statistik for ulykkesfrekvensen på byggepladserne. Rapporteringen modtages den 15. i måneden, med data fra den foregående måned, således modtager selskabet eksempelvis informationer om ulykkesfrekvensen for oktober måned den 15. november.

Oversigt over de seneste måneds data

Januar-rapportering baseret på et foreløbigt skøn: 28,5

December-rapportering, modtaget 15. december: 29,6

November-rapportering, modtaget 15. november: 27,3

Oktober-rapportering, modtaget 15. oktober: 23,9

Tallene er baseret på den forudgående måned.

Ulykkesrapporteringen indgår i en samlet rapportering om fremdriften på Cityringen, der tilgås selskabets ledelse hver måned. Denne rapportering forelægges for selskabets ledelse inden udgangen af måneden. Selskabets ledelse blev således første gang medio november gjort bekendt med, at ulykkesfrekvensen for første gang overstiger landsgennemsnittet på 25,8 (opgjort i 2011 af Dansk Arbejdsgiverforening).

Det er aftalt med selskabets bestyrelse, at bestyrelsen på sit cirka månedlige møde modtager et uddrag af fremdriftsrapporten med de væsentligste informationer, heri indgår informationer om ulykkesfrekvensen. Hvert kvartal gives en mere detaljeret redegørelse om fremdriften på Cityringen til bestyrelsen. Bestyrelsen modtager således ulykkesfrekvensdata med ca. 1 ½ månedsforskydning.



Dog med undtagelse af december mødet, der afholdes før på måneden end de andre bestyrelsesmøder, hvorfor det ikke er alle data, der vil kunne nå at være opdateret i forhold til mødet i november.

Næste rapportering til Metroselskabet om ulykkesdata er den 15. januar, med data fra december måned.



Information om arbejdsulykker på byggepladserne

Metroselskabet bliver i flere medier i dag beskyldt for at give forkerte oplysninger om ulykkesfrekvensen på metrobyggeriet. Det er ikke korrekt. Metroselskabet har hele tiden oplyst de korrekte tal. (jf. nedenfor). Selskabet vil fremover offentliggøre ulykkesfrekvensen på hjemmesiden m.dk.

Det er Metroselskabets ambition, at antallet af arbejdsulykker på metrobyggeriet skal ligge under landsgennemsnittet for sammenligneligt arbejde.

Oplys korrekt tal

Metroselskabet er blevet beskyldt for ikke at oplyse korrekte tal om ulykkesfrekvensen. Dette er ikke korrekt. Vi har oplyst de tal, vi har haft kendskab til på det tidspunkt, vi er blevet spurgt. De seneste oplysninger om ulykkesfrekvensen, Metroselskabet har givet til Politiken, var 24. august 2012. Entreprenøren CMT har givet oplysninger om ulykkesfrekvensen til 3F i september 2012.

Før oktober-rapporteringen (modtaget 15. okt) var ulykkesfrekvensen under landsgennemsnittet. Af fakta neden for fremgår de senest tilgængelige tal. Fremover vil ulykkesfrekvensen på byggeriet blive offentliggjort på hjemmesiden m.dk.

Fakta arbejdsulykker

Definitionen på en arbejdsulykke: En medarbejder er kommet til skade på en arbejdsplads, og det har resulteret i sygefravær.

- Arbejdsulykker opgøres i frekvens = antal ulykker med fravær pr. 1 mio. arbejdstimer.
- Frekvens landsgennemsnit: **25,8** (opgjort i 2011 af Dansk Arbejdsgiverforening)

Metroselskabet modtager en månedlig rapportering fra sin entreprenør CMT med statistik for ulykkesfrekvensen på byggepladserne:

December-rapportering, modtaget 15. december: **29,6**
November-rapportering, modtaget 15. november: **27,3**
Oktober-rapportering, modtaget 15. oktober: **23,9**
Tallene er baseret på den forudgående måned.

Typer af skader

- Mest alvorlige skader:
 - Klemte fingre.
 - Knævridd som resultat af snubling- resulterede i 7 fraværsdage.
- Mest almindelige skade:
 - Snubleulykker/faldulykker.
 - klemte fingre.

Tiltag:

- Arbejdsmiljøkampagner rettet mod håndværkerne på byggepladsen – fokus på egen/andres sikkerhed.
- Alle ulykker og tæt på hændelser analyseres for forebyggende/korrigerende handlinger for at undgå, at de ikke sker igen.
- Faste byggeledere på alle byggepladser (både fra CMT og MS) fører tilsyn med sikkerhed.

- CMT har en arbejdsmiljøorganisation, der dagligt følger op på, at sikkerheden på pladser er i orden.
- Metroselskabet har derudover egen arbejdsmiljøorganisation, som følger op på entreprenørens indsats.
- Metroselskabet gennemfører sikkerheds-audits på alle byggepladser minimum hver tredje måned. Dette er en gennemgang af entreprenørens overholdelse af eget arbejdsmiljøledelsessystem og dansk lovgivning.

Kontakt

For yderligere information kontakt Metroselskabets pressekontakt på telefon 72 42 49 01