



28-5-2014 - Uitgave Volle Lading Groep

**In de serie P3, G6 en  
andere monopolies  
in de scheepvaart**

**— Deel II —**

**als de concerns samen-  
werken, dan moeten de  
havenarbeiders dat  
zeker doen!**

In een serie van vier delen be-  
steedt de Volle Lading aandacht  
aan de steeds nauwere samen-  
werking tussen de grootste rede-  
rijen. Vorige keer werd blootge-  
legd hoe enkele mensen superrijk  
worden ten koste van het werk  
van velen. Nu aandacht voor de  
versmelting van de grote termi-  
naloperators met de grote rede-  
rijen.

**Misverstanden en verkeerd  
gerichte pijlen**

Niet zelden hoor je in de haven de  
volgende redenering: 'Die  
domme havenbeheerders hebben  
in heel Noord-West Europa teveel  
containerterminals aan-  
gelegd. Nu worden die  
terminals en de havenar-  
beiders daarvan de dupe.'

*Vervolg  
op  
blz. 2*

## Vervolg van blz. 1

Wie dat gelooft, die richt zijn pijlen op het verkeerde doel. Die kan alleen maar jammeren over een sociale ramp in de haven. Die wijst de havenbeheerder als schuldige aan. Die legt zich neer bij de vernietiging van 1000 banen en gaat bedelen om geld bij diezelfde havenbeheerder voor een sociale oplossing. En als dat geld er niet komt, dan blijft de sociale ramp: je gaat toch niet staken tegen terminals die er ook niets aan kunnen doen?

### **De grootste terminaloperators zijn versmolten met de grootste rederijen**

Wereldwijd zijn er vier grote terminaloperators die op allerlei manier zijn verbonden met de grote rederijen. Het gaat om HPH (waar ECT deel van uit maakt), APMT (de terminalorganisatie van Maersk), PSA en DP World (die RWG op Maasvlakte 2 gaat managen). P3 wordt gevormd door de drie grootste rederijen: Maersk, MSC en CMA-CGM.

Zie hoe deze drie rederijen met die vier terminalorganisaties zijn verbonden. **Maersk** is de grootste rederij ter wereld en heeft haar eigen terminals onder de naam APMT. Als rederij gooit ze honderden schepen op de schroothoop om met de modernste schepen te kunnen blijven varen. Als terminalorganisatie zet ze een kruis over APMT1, om met

APMT2 op Maasvlakte 2 de modernste terminal in gebruik te nemen.

De tweede rederij ter wereld is **MSC**, zij heeft haar terminal-activiteiten ondergebracht in TIL (Terminals Investment Limited). Via TIL heeft MSC sinds juni 2011 een aandeel van 50% in de Delta Dedicated North-terminal van ECT op de Maasvlakte. In Antwerpen heeft ze een joint-venture met PSA voor de exploitatie van een terminal aan het Delwaidedok. Deze terminal gaat verhuizen naar het Deurganckdok. In Noord-West Europa heeft ze ook nog terminals in Le Havre en Bremerhaven.

**DP World** gaat op Maasvlakte 2 samenwerken met Hyundai, MOL, APL en CMA-CMG. Dat zijn vier rederijen die nu nog bij ECT liggen. Ook CMA-CMG heeft aandelen in diverse terminals in Noord-West Europa. Om het verhaal van ECT compleet te maken: de Euramaxterminal is een joint venture met COSCO, K-Line, Yang Ming en Hanjin.

### **De logistieke concerns tegen de havenarbeiders: zo loopt de scheidslijn**

Die arme terminals worden dus niet de dupe van de rederijen, ze zijn voor een groot deel eigendom van de rederijen en ze werken samen met die rederijen. De waarheid is dat de grote logistieke

concerns met elkaar concurreren en met elkaar samenwerken. De grootste logistieke concerns leggen hun macht op aan de havenbeheerders overal ter wereld (en dus ook in Rotterdam). De havenbeheerders zijn niet dom geweest toen ze teveel terminalcapaciteit aanlegden, ze voerden slechts de opdrachten van de grote concerns uit. De overcapaciteit is munitie in handen van de logistieke concerns. Die munitie is vooral tegen de havenarbeiders en hun vakbonden gericht. Overcapaciteit, reorganisaties, sluitingen en verhuizingen moeten de concerns helpen om containers met de modernste technieken over te slaan. Maar het moet ze ook helpen om dat te doen met goedkope rechteloze havenarbeiders. Wie schuldigen wil aanwijzen, die moet naar de concerns wijzen.

### **Havenarbeiders: verdeeldheid of samenwerking**

Al deze ontwikkelingen maken voor de havenarbeiders de keuzes eenvoudiger. Verdeeld kan je alleen maar ten onder gaan. ECT-ers kunnen alleen niets tegen deze ontwikkeling uitrichten - APMT-ers ook niet en de collega's van RST, Uniport, Matrans, ILS, Transcore, RPS en Unilash al helemaal niet. Maar samen - dat is een andere zaak. Samen kan er heel veel tot stand worden gebracht. Samen kan er voor elke arbeidsplek gevochten worden,



samen kan er voor gezorgd worden dat er geen sociale ramp plaatsvindt - dat er niet 1000 banen worden geschrapt. Als er geen containers worden geladen en gelost, dan hebben de havenarbeiders een immense macht. Niet bedelen bij het havenbedrijf, maar de vakbondsmacht ontplooiën. Niet bang zijn om je tegen de ware schuldigen te richten: terminaloperators en rederijen. Al die instrumenten om verdeeldheid te scheppen moeten worden afgeschaft: jaarcontracten, aparte CAO's, verschillende lonen enzovoort. Dus:

- Eén goede algemeen verbindend verklaarde sector-CAO op basis van vaste banen, gelijke lonen en vaste arbeidstijden!
- Vechten voor elke arbeidsplek!
- Havenarbeiders mee met het werk!
- Arbeidstijdverkortung op kosten van de baas: zesploegendienst in de volcontinu, vierdaagse werkweek, op 60 jaar pensioen!

# Collega's van Odfjell:

## 'onze zaak van belang voor alle havenarbeiders'

Dertig tot veertig collega's van Odfjell stonden woensdag 21 mei op de stoep bij de rechtbank in Utrecht. Ze daagden het bedrijf en – zoals ze zelf zeiden 'met pijn in het hart' - FNV en CNV in kort geding voor de rechter. Op die stoep verklaarden ze terecht: 'Onze zaak is van belang voor alle havenarbeiders'. Odfjell overtrad ongeveer elke milieuregel, kreeg waarschuwingen en boetes en legde uiteindelijk in juli 2012 het bedrijf stil - omdat anders de autoriteiten dat wel hadden gedaan. Schijnheilig jammerde de directie dat er niets meer werd verdiend en dat ontslagen onvermijdelijk waren. Schandalig natuurlijk. Odfjell overtrad alle regels maar wentelde de problemen af op de werkers. Tientallen collega's verloren hun baan. De 35 collega's die werden ontslagen kregen als pleister op de wonde een ontslagvergoeding op basis van de oude kantonrechttersformule - met factor 1,1.

### Chantage met faillissement: in de polder wordt gewillig gebogen

Maar daar bleef het niet bij. In oktober 2013 kwam een nieuwe CAO tot stand. Afgesproken werd dat bij een toekomstige reorganisatie het oude sociaal plan min of meer zou worden gevolgd. Hoe precies, daar zou nog over worden gepraat. Over één ding zou dan echter niet meer worden gepraat: wie ontslagen zou worden zou net als in het oude sociaal plan een ontslagvergoeding krijgen van 1,1 keer de oude kantonrechttersformule. Die nieuwe CAO werd keurig uitgevoerd. Behalve één ding dan: na een paar weken bedacht Odfjell dat een nieuwe reorganisatie onvermijdelijk was, anders zou Odfjell failliet gaan. En omdat de financiële situatie zo nijpend was, wilde ze ook de afgesproken ontslagvergoeding niet meer betalen.

De leden van de bond maakten de onderhandelingsdelegatie duidelijk dat aan de oude ontslagvergoeding niet kon worden getornd. Maar het reformisme van de polder luistert niet naar de leden. In de polder is de taak van de bondstop om de scherpe kantjes van de plannen van de baas af te vijlen. Daarvoor moeten de belangen van de leden en de vakbondsdemocratie wijken. Dus accepteerden bestuurders dat de oude vergoeding werd geschrapt. Daarvoor in de plaats moet er een

stichting komen die door bondsbestuurders wordt geleid en die 13,5 miljoen in kas krijgt om (voor wie het gelooft) de 118 collega's van Odfjell van werk naar werk te begeleiden en een aanvulling op hun WW te betalen. Na de WW wacht een veel lagere ontslagvergoeding. Van die 13,5 miljoen wordt eerst 3,5 miljoen afgetrokken om die stichting te laten functioneren. Een paar mensen gaan daar een dikbetaalde boterham verdienen. Ook de collega's die niet ontslagen worden zijn de pinneut, zij moeten loon inleveren. Tja zegt de bondstop: 'alles beter dan een faillissement'.

## **Twee lessen**

De rechter zal op woensdag 28 mei uitspraak doen. Te laat om de uitspraak in deze Volle Lading mee te kunnen nemen. We kunnen twee lessen trekken uit deze gebeurtenissen.

Ten eerste: al die akkoorden over ontslagvergoedingen, wanneer ontslagen 'onvermijdelijk' zijn, zijn het papier niet waard waarop ze zijn geschreven. Die akkoorden maken de geesten rijp voor ontslag. Ze ontwapenen de havenarbeiders. Vervolgens kan een bedrijf onder dreiging van een faillissement bondsbestuurders tot elke concessie bewegen.

Ten tweede: als havenarbeiders kun je samen alles, alleen kan je niets. Als havenarbeiders in de



tankopslagsector de handen ineen slaan, hoeft er geen enkel ontslag te vallen. Dan kunnen de directies gedwongen worden om hun eigen problemen zelf op te lossen in plaats van ze op de arbeiders af te wentelen. Als er geen olie en chemicaliën meer worden rondgepompt, dan moeten de directies wel een andere oplossing zoeken. Een toekomst is er alleen als we onszelf niet afhankelijk maken van het gepolde, maar samen met de andere collega's het echte vakbondswerk oppakken.

## **Ook bij APMT1, ECT, Uniport en RST?**

Bij APMT en ECT zijn afspraken gemaakt over ontslagvergoedingen en bij Uniport en RST zijn die afspraken in de maak. Wat heb je aan een ontslagvergoeding als je in de bijstand zit? Wat heb je aan afspraken over ontslagvergoedingen als ze net zo makkelijk weer herzien worden? Wie denkt dat 'zijn' directie niet met faillissement zal dreigen, die komt bedrogen uit. Dat hadden de collega's van Odfjell ook nooit gedacht.

## Wie plukt de vruchten van de automatisering?

Vorig jaar riep FNV Havens in alle media dat er zich er een ramp gaat voltrekken in de containersector van de Rotterdamse haven. Daarmee was het verlies van 1000 arbeidsplaatsen meteen geïncasseerd. Vervolgens riep de vakbondstop de ondernemers op om gezamenlijk een 'deltaplan' tot behoud van de sector op te stellen. Daarmee is de noodzaak om te strijden een gepasseerd station. Vervolgens stellen de havenondernemers hun deltaplan op voor minister Asscher - zonder enige werkgelegenheidsmaatregel voor hun overslagbedrijven. En daarvoor

had FNV Havens dat sectorplan juist voorgesteld!

Het volgende hoofdstuk in dit theaterstuk speelt op 19 mei. Volgens het persbericht "KADERLEDEN IN DE HAVENSECTOR SLAAN DE HANDEN

*INEEN VOOR WERKZEKERHEID TOT 2030"* is er "een speciale vergadering geweest van de vakbondsvertegenwoordigers van APMTR, ECT, RST, Matrans Marine Services (MMS), International Lashing Services(ILS), Uniport, Unilash en Rotterdam Port Services(RPS)." ... "Reden voor deze speciale vergadering is de overcapaciteit als gevolg van aanleg Maasvlakte 2 en het uitblijven van nieuwe ladingvolume. Hierdoor staan vele banen de komende jaren op de tocht."... "Het Havenbedrijf Rotterdam verklaart constant dat Maasvlakte 2 niet is aangelegd

Wie De Volle Lading iedere vier weken gratis per e-mail wil ontvangen: mail dit verzoek naar **info@vollelading.nl**

**Wordt actief bondslid om behoud van alle banen en arbeidstijdverkorting zonder inleveren te eisen!**

*voor nu maar voor 2030. Dan moet het Havenbedrijf Rotterdam samen met FNV Havens ook maar regelen dat de bestaande werknemers werkzekerheid krijgen tot 2030."*

In plaats van te vechten voor behoud van iedere baan in de haven en werktijdverkorting te eisen van de havenondernemers met behoud van salaris, bestaat de actie uit bedelen bij overheid en het Havenbedrijf. De terminaloperators worden buiten schot gehouden. Zij hebben goud verdiend aan de havenwerkers - en gaan na de automatisering nog meer verdienen. Moeten deze uitbuiters ontzien worden? Is ECT niet van de rijkste Chinees ter wereld, Li Ka-Shing? Zijn vermogen wordt geschat op ruim 26 miljard euro. APMT is van een Deense miljardairsfamilie. Het vermogen van de vorig jaar overleden Mærsk McKinneyMøller werd op elf miljard euro geschat. Maersk wilde

**Kom naar de  
vergadering  
van de  
Volle Lading**

**donderdag**

**5 juni**

**2014**

**20.00 uur**

**Cronjéstraat 41  
Rotterdam-zuid**

op zijn nieuwe terminal APMT2 een loonsverlaging tot 10.000 euro doorvoeren. De collega's hebben toen hun lot in eigen hand genomen en een grandioze overwinning behaald op de grootste rederij ter wereld. Dat is aanpakken. Daarvan kan de hele haven leren!



# Internationale Havenwerkers Conferentie op 25 en 26 oktober in Hamburg

De Volle Lading vindt het belangrijk dat havenwerkers aan de basis elkaar leren kennen. Dat is het enige stevige fundament voor internationale solidariteit. Met vrienden uit Hamburg is daarom het initiatief genomen om Internationale Havenwerkers Conferenties te organiseren - voor collega's van de werkvloer. Deze conferentie wordt elke twee jaar gehouden. Twee jaar geleden vond de conferentie in Rotterdam plaats, met deelname van havenarbeiders uit Duitsland, Spanje en Nederland. Op de conferentie is volop ruimte om ervaringen uit te wisselen en elkaar beter te leren kennen. Een boottocht door de haven is een vast onderdeel van de conferentie.

Dit jaar zal de conferentie in Hamburg worden gehouden op zaterdag 25 en zondag 26 oktober. Geïnteresseerden kunnen hun e-mailadres opgeven: stuur een bericht naar [info@vollelading.nl](mailto:info@vollelading.nl)



De Rode Morgen is lid van de Internationale  
Coördinatie van Revolutionaire Partijen en  
Organisaties [www.icor.info](http://www.icor.info)

## Bezoekadres:

Cronjéstraat 41 - Rotterdam

Zondags 14.00-16.00 uur

E-mail: [info@vollelading.nl](mailto:info@vollelading.nl)

Telefoon: 010-4199054

Kijk op: [www.rodemorgen.nl](http://www.rodemorgen.nl)

Steunbijdragen:

bankrekening NL54INGB0004428359

## Neem een abonnement op de Rode Morgen

0 jaarabonnement € 6,80

0 steunabonnement € 11,35

0 gratis proefabonnement 3 nummers

Betaling na ontvangst van een acceptgiro-  
kaart. Vul bon in, uitknippen en opsturen::

Rode Morgen, Postbus 51245

3007 GE Rotterdam

**28-5-2014**

Of via email: [info@vollelading.nl](mailto:info@vollelading.nl)

U kunt natuurlijk ook bellen: 010-

4199054 kijk op: [www.rodemorgen.nl](http://www.rodemorgen.nl)

NAAM.....

ADRES.....

POSTCODE/WOONPLAATS:  
.....

