



14-12-2016 - Uitgave Volle Lading Groep

# APMT1

## wat te doen nu de schepen verdwijnen?

De collega's bij APMT1 zijn ongerust - en terecht. Steeds meer schepen gaan naar APMT2. Bij APMT1 wordt het stiller.

De directeur heeft beloofd dat er nieuwe lijnen zouden komen. Hij zegt druk bezig te zijn met het bewerken van de markt, maar tot meer lading heeft dat niet geleid.

De Maersk-schepen zijn 80%

van het werk en ze gaan uiteindelijk allemaal naar APMT2. Ook de directeur heeft zijn kantoor alvast verhuisd naar APMT2.

### Actie aan de poort

Diezelfde directeur had in 2015 gezegd dat de collega's best op APMT1 konden blijven - hij was op zoek naar nieuw werk en het zag er goed uit.

Nu organiseerde hij een paar personeelsvergaderingen om te vertellen dat het niet zo goed lukte om nieuwe lading te werven.

Hij deelde doodleuk mee dat het jaarcontract van 51 collega's niet zou worden verlengd. Het aantal kraanteams is ingekrompen en daardoor kunnen er ook minder boten worden geholpen.

*Vervolg op  
blz. 2*

# APMT1

De collega's van APMT1 zijn niet bang - ze weten dat je alleen wat kan bereiken als je het heft in eigen handen neemt. Daarom stopte op 21 november de nachtspil wat eerder voor een actie aan de poort van APMT2. Op een bord hadden ze geschreven: 'Directie naar APM2, APM1 in de WW'.



## Wat zijn garanties waard?

De directie heeft voor de collega's in vaste dienst garanties afgegeven tot 1 juli 2020. Maar daar hebben de collega's met een jaarcontract niets aan.

En als APMT1 failliet gaat, dan zijn die garanties ook niets waard. APMT1 lijkt meer een sterfhuis te worden dan een bloeiend bedrijf.

## Eenheid is noodzaak

Het is dus zaak om een eenheid te vormen en eisen te stellen die daarbij passen. Een eenheid tussen de 80% (die begin dit jaar wel een aanvulling op de arbeidsovereenkomst tekenden) en de 20% die dat niet heeft gedaan - een eenheid tussen de ouderen die er met een goede regeling uit willen en de jongeren die hun jaarcontract in een vast contract willen omzetten - eenheid tussen de collega's van APMT1 en APMT2.

## Eisen die wat oplossen

De Volle Lading sprak met een groep collega's van APMT1 en daarbij kwamen de volgende eisen naar voren:

- Collega's van APMT1 een en APMT2 in één dienstverband,

zodat de garantie-afspraken niet met een faillissement van APMT1 omzeild kunnen worden.

- Ouderen met een goede regeling eruit op 60 jaar, om jaarcontracten om te zetten in vaste contracten.

- Geen individuele garanties, maar een collectieve afspraak in de CAO dat APMT-ers (los of vast en onafhankelijk van de datum van indiensttreding) niet ontslagen kunnen worden.

- Geen begin- of einddatum aan de garantie-afspraken.

### Druk uitoefenen

De Volle Lading benadrukt dat arbeidstijdverkortung nodig is om er voor te zorgen dat automatisering niet de helft van de banen vernietigt - vooral de invoering van een zesploegendienst kan banen redden.

Zo kunnen de havenarbeiders ook profiteren van de automatisering en blijft er voor de jeugd een plek in de haven.

Geen van deze eisen zal de APMT-directie makkelijk inwilligen. Deze eisen gaan in tegen de directieplannen. Deze eisen zullen moeten worden afgedwongen, maar dat is niets nieuws.

Nodig is om nu met elkaar over de eisen te spreken en een een-

heid te vormen. Als de eenheid is gevormd, dan komt de tijd van machtsvorming: het uitoefenen van druk om de eisen af te dwingen.

Wil je ook kwesties op jouw bedrijf via de Volle Lading aan de orde stellen, benader ons dan via [info@vollelading.nl](mailto:info@vollelading.nl), of bel **06-4249200** of **06-40393842** of kom naar de vergadering van de **Volle Lading Groep**.



**Kom naar de  
vergadering  
van de**

**Volle Lading**

**donderdag  
22 december  
2016**

**20.00 uur**

**J. de Vouplein 99  
Rotterdam**

# ITF-campagne

---

## Sjorren is werk van havenarbeiders

De ITF voert een campagne 'Lashing is dockers' work!'. ITF gaat de feederrederijen dwingen de afspraken in de ITF-CAO over sjorren na te leven. In deze CAO voor scheepsbemanningen is afgesproken dat de bemanning geen sjorwerk zal verrichten.

Dat is ook logisch: vanwege de veiligheid en de rusttijden van de bemanning is het beter dat havenarbeiders die daarvoor zijn opgeleid het sjorwerk doen.

In een Nieuwsbrief van 19 oktober van de ITF-inspecteurs Mol en Noordermeer is te lezen dat op de meeste Feederschepen de ITF-CAO geldt.

Deze CAO bepaalt dat het sjorwerk niet door de bemanning mag worden gedaan, tenzij de plaatselijke havenvakbond daarvoor toestemming heeft gegeven.

In Rotterdam gaat het dan om FNV Havens en FNV Havens heeft geen toestemming gegeven.

### **FNV Havens steunt de campagne**

In een pamflet van 24 november ondersteunt FNV Havens deze campagne: *"Door de verdergaande automatisering zullen havenwerkers er alles aan moeten doen om het werk op de terminals en schepen op te eisen."*

Uit het pamflet blijkt dat Unifeeder één van de rederijen is die die CAO aan de laars lapt. Op 2 december zou er voor het hoofdkantoor van Unifeeder in Aarhus (Denemarken) gedemonstreerd worden. FNV Havens riep op om op die dag van 10 tot 12.30 uur de schepen van Unifeeder in Rotterdam te boycotten.

### **Geen bureaucratisch geneuzel over de sjorverordening**

Bij de onderhandelingen over het werkgelegenheidsakkoord in de containersector werd ook over deze kwestie onderhan-

deld. Maar de zaak werd niet uitgevochten. Partijen spraken wel over het uitbreiden van de Rotterdamse sjourverordening naar schepen korter dan 170 meter, maar in een bijlage werd de zaak naar Sint Juttemis verschoven: commissies, deskundigen, rapporten, onderzoeken enzovoort.

Nu blijkt dat het sjourren door havenarbeiders op schepen korter dan 170 meter ook zonder ingewikkelde en bureaucratische procedures bereikt kan worden. Zolang die verordening niet is aangepast, kan precies hetzelfde bereikt worden door van de feederrederijen te eisen dat ze de CAO naleven.

Door het sjourwerk door sjorders te laten doen loopt de bemanning geen veiligheidsrisico's meer en kunnen alle jaarcontracten bij de sjourbedrijven omgezet worden in vaste banen:

- Voor de veiligheid en de rust van de bemanning
- Voor vaste banen bij de sjourbedrijven
- Feederrederijen moeten de ITF-CAO naleven en het sjourwerk door havenarbeiders laten doen

De ITF-inspecteurs Mol en Noordermeer doen in hun brief van 19 oktober de volgende oproep:

Via de ITF app kun je zien of het

schip een goedgekeurde ITF CAO heeft. Is dit het geval en de bemanning doet het lashingwerk, meldt het bij de lokale I.T.F Inspecteurs.

**Gijs Mol** - 06 22890877

[mol\\_gijs@itf.org.uk](mailto:mol_gijs@itf.org.uk)

**Aswin Noordermeer** -

06 53337522

[noordermeer\\_aswin@itf.org.uk](mailto:noordermeer_aswin@itf.org.uk)

Wat let havenarbeiders en sjorders om daar vanaf nu gebruik van te maken?

En als de rederijen aan de vriendelijke oproepen van de inspecteurs geen gehoor willen geven, dan moeten ze het maar voelen.



# Waarom worden de 'oplossingen' voor RPS

## steeds slechter?

Op het moment dat dit artikel werd geschreven moest de vakbondsvergadering van 13 december van RPS nog worden gehouden.

In de zomer werd er voor de RPS-ers een soort rampscenario bedacht: ruim 40 man in de WW (met een tijdelijke aanvulling), ruim 30 ouderen in een BV en ruim 30 'jongeren' in een andere BV. Ouderen zouden maximaal 0,6 van een full time dienstverband krijgen, jongeren 0,75.

Dat is flink inleveren. Geen volcontinuidiensten: dat is dubbel inleveren. Hanteren van de basislonen van de ILS-CAO: dat is driedubbel inleveren.

Het scenario kenmerkte zich niet alleen door inleveren, maar ook door onzekerheid. Niemand weet zijn functie, zijn rooster of zijn CAO.

Omdat er geen verzet georga-

niseerd werd tegen deze aanval, gaan Baks en Vervat nu weer een stapje verder: de oude 'oplossingen' gaan in de prullenbak en de nieuwe oplossing schijnt te zijn: alle RPS-ers in de WW.

De inkt van het 'werkgelegenheidsakkoord' is net droog en de eerste havenwerkers worden al in de WW gedumpt.

### **Hier staan niet alleen de belangen van 120 RPS-ers op het spel**

Maar ook nu geldt: als er geen verzet komt dan zullen Baks en Vervat weer een stap verder gaan. Er zal wel gepraat worden over aanvullingen op de WW en andere 'begeleidende maatregelen', maar dit wordt net zo makkelijk weer in de prullenbak gegooid als de heren denken dat ze daar mee weg kunnen komen.

Op de achtergrond kijken de grote havenbedrijven mee: als straks bij hun de lading wegloopt naar de nieuwe terminals willen ze ook dit soort 'oplossingen'. Hier staan niet alleen de belangen van 120 RPS-ers op het spel, maar de belangen van alle 3.000 havenarbeiders werkzaam in de containersector.

Veel RPS-ers denken: 'wij kunnen niets doen'. Er zijn er ook die denken: 'het komt wel

goed'. Dat zijn gedachten die regelrecht naar de WW voeren.

Het komt pas goed als de RPS-ers opstaan en het heft in eigen hand nemen.

Als ze dat doen dan, zal ook blijken dat ze zelf heel wat kunnen doen en heel wat kunnen losmaken.

## Slachtoffers krijgen medelijden

## Wie strijdt krijgt solidariteit

## APMT Gotenburg

# Voor een beter akkoord zullen nieuwe stakingen nodig zijn

Bij APMT in Gotenburg zit weinig beweging in het conflict tussen de collega's van APMT en de directie.

De directie houdt zich niet aan de wet, bijvoorbeeld over het toewijzen van vakantieverlof en ouderschapsverlof.

Zij houdt zich niet aan de CAO, bijvoorbeeld over bijscholing en compensatie voor overwerk. Zij laat soms niet-havenarbeiders het werk van havenarbeiders doen.

En zij probeert de bond buitenspel te zetten, want zij wil bepalen wie de bond vertegenwoordigt en hoe de bond verslag doet van onderhandelingen.

Half november werd er drie dagen gestaakt. Daarna hebben door de staat aangestelde mediators tussen partijen bemiddeld. Die bemiddeling heeft geen oplossing gebracht.

Sinds het voorjaar weigeren de APMT-ers in Gotenburg om over te werken. Deze actie gaat nog steeds door. Het lijkt er op dat de Zweedse collega's een nieuwe staking zullen moeten doorvoeren om de strijd te winnen.

# Uitgangspunten van de Volle Lading

1. We maken ons met offensieve eisen sterk voor de belangen van de havenarbeiders en de jeugd die in de haven gaat werken.
2. We helpen de strijd voor die belangen te organiseren onder andere door de vier-wekelijkse uitgave van de Volle Lading.
3. We werken democratisch. Iedereen kan zijn inbreng hebben. Vrienden die de strijd van de havenarbeiders ondersteunen zijn welkom.
4. We ijveren voor vakbonden die strijdbaar en democratisch voor de belangen van de werkers opkomen.
5. We zijn onafhankelijk, ook financieel. We accepteren alleen financiële bijdragen als ze zonder voorwaarden worden gegeven.
6. We staan open voor gedachten over een andere maatschappij zonder uitbuiting en onderdrukking van de werkende mensen - dat geeft richting aan onze strijd.
7. We werken aan de versterking van de internationale solidariteit van de havenarbeiders.



[www.vollelading.nl](http://www.vollelading.nl)

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

**De Volle Lading** is een  
uitgave van De Volle La-  
dinggroep - van collega's  
voor collega's in de haven.

Contact:  
**info@vollelading.nl**  
Telefoon: **06-42492000**  
**06-40393842**