



4-6-2020 - Uitgave Volle Lading Groep

Overname APMTR door Hutchison Ports: eenheid havenwerkers zal vooruitgang brengen

Hutchison Ports (de Chinese eigenaar van ECT) wil APMTR overnemen. Eind april maakte Hutchison Ports uiteindelijk haar plannen met APMTR bekend. De 550 APMTR-werkers willen weten hoe de toekomst van het bedrijf eruit ziet. Het gaat over hun toekomst. Zij hebben werkonderbrekingen en langzaam-aanacties gehouden tegen het opschuiven van de bekendmaking van de plannen. Het management van APMTR beschikt nu over de plannen en heeft drie keer - samen met de Onderne-

mingsraad - gesproken met Hutchison Ports. Formeel moet de OR de overname goedkeuren, anders gaat die niet door. Er geldt een geheimhoudingsplicht. Toch had het Nieuwsblad Transport op 26 mei 2020 een artikel met de kop: "*Goudgerande garanties Hutchison Ports bij overname APMTR*". Het hoofdkantoor in Hongkong stelt zich bij eventueel ontslag garant voor de vergoeding volgens de kantonrechttersformule factor 2. APMTR had zich hiervoor tot 2025 garant gesteld

*Vervolg
op
blz. 2*

en de koper neemt die verplichting over. Bij faillissement van de Rotterdamse vestiging is een garantie van de eigen directie niets waard. Daarom is deze garantie van het moederbedrijf van belang.

Arbeidsplaatsen behouden

Behoud van banen is belangrijker dan 'goudgerande garanties' bij ontslagen. Hutchison neemt de belofte van geen gedwongen ontslagen over, maar dat betekent niet dat er geen banen geschrapt worden. Hutchison Ports zal APMTR willen integreren in ECT. Dit betekent dat de bemande straddle-carriers van APMTR vervangen zullen worden door de onbemande AGV's - zoals die bij buurman ECT rijden. Weg 200 banen. Hongkong kan garanderen dat er geen ontslagen vallen en dat door overplaatsingen en door natuurlijk verloop geen overtolligheid ontstaat, maar daarmee zijn die 200 arbeidsplaatsen niet gered voor de haven, niet gered voor de toekomst. Toekijken bij het vernietigen van 200 arbeidsplaatsen door automatisering is niet de weg vooruit. De arbeidsplaatsen moeten gegarandeerd worden. Korter werken op kosten van het bedrijf is de oplossing.

Vaste banen

Dan zijn er de tientallen nieuwe die een tijdelijk contract hebben. Van hen hebben de eer-

sten intussen een vast contract gekregen volgens de huidige regels. Voor de anderen moet dat er ook zwart op wit komen.

Hutchison tekent voor behandeling van 700.000 containers van Maersk per jaar tot 2025. Het gerucht gaat dat het tarief daarvoor zo laag is, dat de deal amper winstgevend kan zijn. Dat is moeilijk te geloven: Hutchison Ports is een gigantisch kapitalistisch bedrijf, zo een bedrijf sluit geen nadelige deals. Waarschijnlijk schuift Hutchison Ports zo met winsten om zijn belasting te drukken. En te verwachten is dat Hutchison bij vakbondsstrijd zal zeggen: de geëiste verbeteringen kunnen we niet betalen.

Voor de werkers van ECT en APMTR is integratie van de CAO's van belang. Dan kan met een grotere eenheid gestreden worden voor verbeteringen. Geen verslechtingen, maar verbeteringen - dat is het beste uitgangspunt. En verbeteringen worden alleen bereikt door strijd. De ervaring leert dat ondernemers zich pas aan dure garanties houden als ze de hete adem van de eenheid van de werkers voelen. Dat Hutchison vergaande beloftes doet, tekent de kracht en reputatie van de collega's van APMTR. Daarom nu niet stoppen, maar gaan voor offensieve eisen waar iedereen wat aan heeft, zoals ATV met behoud van loon, dus op kosten van de baas!

P&O ontslaat en deelt miljoenen uit

Havenconcern Dubai Port World (DPW) keert ruim 300 miljoen euro dividend uit aan zijn aandeelhouders en schrapt tegelijkertijd 1100 arbeidsplaatsen bij dochterbedrijf P&O. Er varen door de coronacrisis minder veerboten tussen Groot-Brittannië en Europese havens. P&O heeft van de Britse regering verschillende steunbedragen gehad en wil nog eens € 170 miljoen van Londen er bij krijgen.

DPW is behalve eigenaar van P&O onder andere ook de belangrijkste eigenaar van de Rotterdamse containerterminal RWG.

Geen vergadering wel bereikbaar!

Tijdens de coronacrisis zijn er geen vergaderingen van de Volle Lading. Heb je iets te melden, wil je iets schrijven, vind je dat ergens iets over geschreven moet worden: geef het door. Dat kan per mail of per telefoon:

info@vollelading.nl

06-42492000

of

06-40393842



Bij de Volle Lading kun je leren vechten tegen onrecht en tegen de oorzaak van het onrecht: het kapitalisme.

En gooi gerust wat geld als steun in de pot (zie pag. 8). De Volle Lading draait zonder subsidie – want we willen onafhankelijk blijven.

Onderzoek naar aanleiding van **MSC Zoe** - 'In tweederde van de gevallen matige tot serieuze overtredingen van sjourregels'

De MSC Zoe verloor in januari 2019 342 containers direct ten noorden van de Waddeneilanden. Wat voor rotzooi daarbij in de zee terecht is gekomen wordt door MSC tot op de dag van vandaag verzwegen. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft naar aanleiding van die ramp van maart tot en met mei 2019 69 schepen in de Rotterdamse haven geïnspecteerd. Na een jaar verscheen het verslag van deze inspectie.

Bij 23 van de 69 schepen werden geen overtredingen geconstateerd. Bij vijf schepen was er sprake van een lichte overtreding, bij 19 schepen was er sprake van een matige overtreding en bij 22 schepen was er sprake van een serieuze overtreding van de regels.

Dan gaat het om het niet goed vastzetten van luiken of containers, om te zware containers voor de plek waarop ze staan en om het gebruik van beschadigd sjormateriaal.

Veiligheid als sluitpost

Over de oorzaken zegt de ILT ook iets: "*Doordat de marges in het containervervoer over zee klein zijn, wordt zoveel mogelijk op de kosten bespaard... De ILT stelt vast dat de bemanning of de rederij keuzes maakt op het grensvlak van veiligheid op zee en het efficiënt vastzetten van containers.*"

Tja, ondanks die kleine marges zijn de grote rederijen meestal in handen van families die miljarden hebben verzameld. Met die kleine marges valt het dus wel mee. Het probleem is een maatschappelijk probleem: elke kapitalist wil meer winst voor zijn eigen genoegens, maar vooral om de slag met zijn concurrenten te winnen. Daarbij is veiligheid een sluitpost (en lonen en milieu). Dat blijft zo zolang we in een kapitalistisch systeem leven. Dat is anders als het maatschappelijk systeem socialistisch is, dan zijn de productiemiddelen gemeenschappelijk bezit en wordt geproduceerd voor de behoeftes van de gewone mensen. En die hebben er geen behoefte aan dat de Waddenzee wordt vervuild.

APMT MVII

collega's in actie om het werk van truck facilitator te behouden

Op vrijdag 22 mei heeft shift 2 op APMT MVII tijdens hun avonddienst een langzaamaan actie gehouden tot 23.00 uur. Wat is er aan de hand? De directie had de functie van truck facilitator (TF) afgeschaft vanwege het gevaar voor besmetting met het coronavirus. Collega's vermoedden dat de directie voorgoed van de TF's af wil. Als antwoord op vragen van de VAB wilde de directie dat niet toegeven, maar: *"we sluiten het dan ook zeker op voorhand niet uit dat de taak van truck facilitator niet of in sterk verminderde mate terugkomt."* Op zijn Hollands: de TF's komen niet terug.

Intimidatie getrotseerd

Daarop vroeg shift 2 om uitleg van de directie tijdens de schaft. Die deelde mee dat uitleg kon worden gegeven in drie groepen in de kantine. Terwijl shift 2 discussieerde of dat acceptabel was, besloot de manager: dat er twee afgevaardigden moesten komen praten. Als men in één groep zou gaan schaften zouden hieraan consequenties zitten.

Op deze chantage antwoordde shift 2 dat ze in één groep uitleg wilden. De leiding gaf geen uitleg, maar stuurden wel shiftco's naar beneden om shift 2 drie keer aan te zeggen dat ze aan het werk moesten gaan. Dat deed shift 2, maar wel in de vorm van een langzaamaan actie tot 23.00 uur. Zij eisen dat het crisisteam de TF per direct weer inzet en de directie schriftelijk vastlegt dat het schrappen van de TF een tijdelijke maatregel is.

Schijnheiligheid

Vakbonden en APMT MVII zijn in het verleden overeen gekomen dat de taak TF, dus het helpen van vrachtwagenchauffeurs net als het bedienen van stackkranen, onderdeel werd van de functie terminal assistent. Ook de reachstacker, dekman en terminal trekker zijn onderdeel van de functie van terminal assistent. De VAB en de bonden willen deze functie ook behouden voor het ouderen- en/of re-integratiebeleid. Corona wordt voor van

Vervolg
op
blz. 6

alles en nog wat misbruikt. In dit geval om het werk van TF te schrappen en om collectieve voorlichting te vermijden. De leiding zegt zich druk te maken om besmetting van de TF's, maar hield die vrijdagavond vanaf elf uur wel meer dan 30

man in één ruimte op de vierde verdieping. Zij moesten daar tot half twaalf wachten voordat ze naar huis mochten. Shift 2 heeft het voorbeeld gegeven, want ook de gevolgen van deze crisis zullen bedrijfsleidingen proberen af te wentelen op de werkers.

Wie zal dat betalen?

Tientallen miljarden trekt de regering uit, vooral bedoeld om bedrijven te steunen die door de coronapandemie hun inkomsten zien teruglopen. Maar – al geeft ze dat niet toe – ook bedrijven zoals scheepsbouwer IHC, die door de eerder begonnen economische teruggang in problemen waren geraakt. Deze bedrijven mogen mensen ontslaan.

De subsidies en voorschotten gaan ook naar veel bedrijven die in Nederland niet of nauwelijks belasting betalen. Op Kamervragen waarom bedrijven die belasting ontwijken niet van hulp uitgesloten kunnen worden, antwoordde de regering dat dit te ingewikkeld zou zijn, want wat voor criterium leg je daar voor aan? Ook een EU-lijst met erkende belastingparadijzen (die bijvoorbeeld Denemarken en Polen hanteren) kwam de regering niet uit. Dat is niks nieuws, want Nederland is zelf een belastingparadijs en de regering wil dat graag zo houden. Het straks terugbetalen van die gigantische schuld die voor het bedrijfsleven is gemaakt zal, als het aan Rutte c.s. ligt, jarenlang door de werkende mensen gedaan moeten worden - door hogere belastingen en door bezuinigingen (inclusief op de zorg) die al klaar liggen. Hoog tijd voor een systeem, waar het leven en welzijn van de gewone mensen leidend is en niet de winstgevendheid van de bedrijven.

na corona: business as usual?

De grote bedrijven regelen achter de schermen hun zaakjes. In no-time werd geregeld dat 90% van de loonkosten vergoed zou worden. Voor de KLM worden miljarden gereserveerd. Centrale banken kopen bedrijfsleningen en houden de rente laag. Sommige sectoren weten met een goede lobby en publiciteit toch nog financiële steun te regelen. De ZZP-ers, freelancers en eenmanszaken komen in theorie ook voor steun in aanmerking, maar in de praktijk is het voor velen te weinig en door allerlei regels vissen velen achter het net.

Voor degenen die in de WW of de bijstand terecht komen is er geen enkele tegemoetkoming geregeld. Dat tekent de pikorde in het kapitalisme: bovenaan de grote internationale monopoliebedrijven, dan de middelgrote bedrijven, vervolgens de ondernemertjes en tenslotte – onderaan – de werkende mensen.

Als we willen dat het anders gaat

De vraag die steeds meer mensen bezig houdt is: moet dat maar zo doorgaan, kan dat niet anders? Worden er weer tientallen miljarden geleend voor de monopoliebedrijven en de banken, moeten de werkers straks die leningen weer aflossen met een verdere afbraak van de zorg en andere voorzieningen, met het verder uitkleden van de uitkeringen en de pensioenen, met flexibilisering en werkloosheid, met een jeugd zonder toekomst? Moet ook deze crisis weer uitlopen op een mateloze verrijking van de rijken, terwijl de werkers van deze wereld van alles tekort komen? Als we dat allemaal niet willen, wat moeten we dan doen?

Strijd tegen afwenteling van de crisis

De enige fundamentele oplossing is het socialisme: een maatschappij waarin de werkende mensen bovenaan de pikorde staan. Daarvoor moet het kapitalisme op zijn kop gezet worden. De weg daar naartoe gaat in ieder geval langs het leren strijden tegen het opnieuw afwentelen van de crisis op de ruggen van de werkers.

In de haven is een groot deel van het werk weggevallen. Bedrijven willen als winnaar uit de crisis komen daarom willen ze financiële steun van Rutte en zijn vrienden en offers van de mensen die het werk doen. Als we verandering willen, dan is het nu zaak om de rijken de crisis te laten betalen.

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

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.

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

Steun: NL54INGB0004428359 o.v.v. 'DVL'