



7-10-2020 - Uitgave Volle Lading Groep

# APMTR vechten voor je toekomst

De collega's van APMTR hebben een langzaam-aan-actie gehouden vanaf donderdagmiddag 10 september tot maandagochtend 21 september. Tien dagen echt langzaam. Zij behandelden rond acht containers per uur in plaats van de gebruikelijke 32.

De collega's willen zekerheid over hun toekomst. Zij willen weten onder welke voorwaarden APMTR wordt verkocht aan Hutchison, eigenaar van buurman ECT.

Al in maart waren er werkonderbrekingen en langzaamacties om duidelijkheid over de verkoopvoorwaarden te krijgen.

Per 1 mei kreeg de ondernemingsraad van APMTR de plannen, maar de ondernemingsraad mocht die plannen niet bekend maken.

APMTR heeft de afgelopen maanden toezeggingen gedaan en garanties gegeven, zoals werkgaran-

*Vervolg  
op  
blz. 2*

## Vervolg - APMTR

tie tot 2025, een vergoeding bij ontslagen (met C=2), voorrang bij vacatures bij APMT MVII ook na 2025 en na twee jaarcontracten een vast contract (bij goed functioneren). De collega's van APMTR willen de zekerheid dat deze toezeggingen zwart op wit in het koopcontract komen: Hutchison moet die garanties overnemen.

### **Solidariteit collega's APMT MVII**

Op vrijdagmiddag 11 september zou een boot om 12.00 uur behandeld worden, maar om twee voor twaalf blijkt dat de boot verhaald wordt naar APMT MVII. Collega's van APMTR gaan naar de poort van APMT MVII en vertellen aan de binnenkomende middagploeg dat de boot besmet is.

De collega's bespreken het, blijven uit solidariteit 1,5 uur zitten en behandelen het schip daarna langzaam aan.

### **Democratisch besluiten over acties**

Bij iedere ploegenwisseling op APMTR vindt er bij de overdracht een discussie plaats over voortzetting van de actie. In het begin wilde een spil eigenlijk niet meedoen, maar deze democra-

tische discussie over het gezamenlijke belang heeft de collega's over de streep getrokken. Ook het besluit om met de actie te stoppen is met vertegenwoordigers van alle vijf spillen gezamenlijk op de parkeerplaats besproken.

Het resultaat is opnieuw een toezegging van het management dat het definitieve koopcontract binnen vier weken op schrift voor iedereen beschikbaar komt. Het management weet wat er gebeurt als de gegeven garanties er niet in staan.

### **Samen sterk**

Als de eisen zijn ingewilligd, dan is de strijd nog niet gestreden. Te voorzien is dat de directie verder wil met de automatisering om meer werk met minder mensen te doen. Te voorzien is ook dat de directie het aantal flexbanen weer wil laten groeien.

Dat geldt niet alleen voor APMTR, dat geldt ook voor ECT-ers. Als collega's van ECT en APMTR schouder aan schouder staan dan kan afbraak van banen voorkomen worden en dan kunnen vaste banen afgedwongen worden - die jongeren een toekomst bieden.

De strijdervaring van de collega's van APMTR zal daarbij van grote waarde zijn.

# Verbrugge in Vlissingen en Terneuzen

**Prijscompensatie 'behouden' - maar hoeft niet betaald te worden**

**Als er wordt gegoocheld met woorden, dan moet je oppassen!**

Tot 15 oktober kan er ja of nee gestemd worden over het onderhandelingsresultaat voor de CAO 2020-2021 bij Verbrugge in Vlissingen en Terneuzen. In mei kwam Verbrugge met een eindbod. Per 1 april had het bedrijf de automatische prijscompensatie (APC) van 1,22% moeten betalen, maar dat wilde Verbrugge niet.

De APC is het voornaamste geschilpunt in de CAO-onderhandelingen. Op de ledenvergaderingen van 31 augustus hebben de vakbondsleden besloten om een ultimatum te stellen voor behoud van de prijscompensatie. De actiebereidheid was groot.

Aan het ultimatum had inhoud gegeven moeten worden door de vakbondsmacht te ont-plooien. Maar na het verlopen

van het ultimatum is niet opgeroepen tot actie. Er werd verder onderhandeld en op 21 september volgde een onderhandelingsresultaat.

Daarin staat: "*Voorts wordt ingegeven door de huidige bedrijfseconomische situatie overeengekomen dat de betaling van de APC tot nadere overeenstemming wordt uitgesteld. CAO partijen zullen eens per kwartaal bijeenkomen om de omzet-en volumeontwikkelingen en de daarmee samenhangende bedrijfseconomische situatie te bespreken aan de hand van de beschikbare financiële cijfers en de (actuele en te verwachten) economische ontwikkelingen. In deze kwartaalgesprekken zal worden besloten of en op welke wijze de betaling gedurende de looptijd van de CAO wordt doorgevoerd.*"

## **APC niet meer automatisch**

Voortaan gaan bondsbestuurders en directie dus elk kwartaal bij elkaar zitten om te beslissen of de bedrijfseconomische situatie het betalen van de APC mogelijk maakt - of niet. Die cijfers worden opgesteld door de directie. Daar het uitgangspunt van maken is dus alsof je je hoofd in de strop steekt. Arbeiders kunnen op die manier niet voor hun belangen opkomen.

Tot nu toe stond de APC vast. Als het 'onderhandelingsresultaat' wordt aangenomen, dan is de prijscompensatie niet meer automatisch - dan moet er voortaan over de APC onderhandeld worden. Daarna kan in andere havenbedrijven ook de aanval op de APC worden verwacht.

In de brief van 29 september van FNV Havens aan de leden staat: *"Desondanks hebben we een afspraak weten te maken over het behoud van de APC in de CAO. Dat is winst."* Het is ab-

surd om dit winst te noemen. Ja, dit is winst voor Verbrugge. Dit steekt hij in zijn zak - net als die miljoenen dividend, waardoor hij multimiljonair is. Volgens Quote keerde hij zichzelf in 2016 een dividend van acht miljoen euro uit en in 2015 elf miljoen.

## **Co-management**

In dezelfde brief van 29 september worden de leden aangespoord Verbrugge goede raad te geven: *"Want elke tip waarmee voorkomen kan worden dat nodeloos geld wordt uitgegeven, elk advies dat leidt tot besparing van kosten, zou nu omarmd moeten worden. (...) Het gaat er nu om dat Verbrugge deze moeilijke periode doorkomt."* Alsof Verbrugge een vriend is die geholpen moet worden - juist nu hij een basisrecht als APC afpakt. Hij is gewoon een kapitalist die rijk wordt van het harde werken van de werkers. Arbeiders moeten voor hun eigen belangen opkomen. Wie anders zal het doen?

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

**maandag 19 oktober 2020  
20.00 uur**

**J. de Vouplein 99 Rotterdam**

# Maersk - 16% minder containers, 100% meer winst

Maersk heeft in het tweede kwartaal zestien procent minder containers vervoerd en toch is de winst meer dan verdubbeld. Hoe kan dat? Een deel van de winststijging komt door kostenbesparingen, vooral door de veel lagere brandstofprijzen. Logisch, maar minder logisch is de andere oorzaak - dat de vrachttarieven stijgen terwijl er minder vraag naar containervervoer is.

Wereldwijd duikelde het containervervoer sinds maart. Bijvoorbeeld op de route van Azië naar Europa daalde de het containervervoer in april ten opzichte van april 2019 met bijna 20 procent, in mei met 14,5 procent en in juni met 3,8 procent. De vrachtkosten van Azië naar Noord-Europa waren in de eerste week van augustus \$ 910 per TEU - 32 procent meer dan in dezelfde week vorig jaar. In de derde week van augustus waren de tarieven van Azië naar de oostkust van de VS 62,3 procent en naar de westkust 167,5% hoger vergeleken met een jaar geleden. Dit laatste tarief ligt al ruim twee maanden boven de \$ 3000 per 40 voet container en zelfs kort boven \$ 4000. De rederijen kwamen dan ook met klinkende halfjaarcijfers. Hoe kunnen de tarieven wereldwijd omhoog, terwijl het aantal vervoerde containers is gedaald? Dat kan omdat het concurrentiekapitalisme na 1900 zich heeft ontwikkeld tot monopoliekapitalisme.

## Monopoliekapitalisme

Er zijn in iedere bedrijfstak niet meer honderden of duizenden kleine bedrijfjes die in de scherpe concurrentie het hoofd boven water moeten zien te houden. Nee, in iedere bedrijfstak is een handvol grote bedrijven ontstaan die de markt beheersen. Dat gaat vanzelf, omdat de kleintjes failliet gaan en de grotere de kleinere opkopen. Naast monopolistische concurrentie ontstaat ook monopolistische samenwerking. Monopoliebedrijven kunnen makkelijker tot marktafspraken komen.

In de scheepvaart werd dat traditioneel gedaan in conferences. In de containervaart heten ze Alliances en de drie grootste beheer-

sen 80 procent van de markt. De drie zijn: de 2M Alliance met Maersk and MSC, Ocean Alliance met COSCO, OOCL, CMA CGM en Evergreen en de THE Alliance met Hapag-Lloyd, ONE en Yang Ming.

## **Monopolisten kunnen prijsverhogingen afdwingen**

Binnen een Alliance informeren en helpen de rederijen elkaar op vele gebieden, men deelt de schepen en neemt vracht van elkaar over en verdeelt de lijnen en aan te lopen havens. Zo werken de rederijen gezamenlijk efficiënter. Maersk zou in het eerste jaar van deelname aan de 2M Alliance 350 miljoen dollar bespaard hebben. Omdat de Alliances samen de capaciteit plannen - welke en hoeveel schepen waar ingezet worden - kunnen ze ook besluiten tot meer 'blanc sailings': dat zijn geschrapte afvaarten. Vanaf februari hebben zij op deze manier de capaciteit zo drastisch verminderd dat de er krapte ontstond en dat de verschepers van containers de opgedreven prijzen wel moesten accepteren.

## **De zaak op zijn kop zetten**

Monopoliekapitalisme maakt het ook makkelijker te zien hoe de maatschappij in elkaar steekt. Neem de containerrederijen: het zijn wereldwijd een paar families die steenrijk worden van de arbeid van tienduizenden arbeiders. De rijkdom en de macht van enkelen komt voort uit de armoede en rechteloosheid van velen. Zo is het in elke sector van de economie. Zien hoe de maatschappij in elkaar steekt is een stap vooruit, de zaak op zijn kop zetten is de enige oplossing.

---

# **APMT MVII Ouderen- beleid en truck- facilitators**

APMT MVII heeft links en rechts wat regeltjes om een ouderenbeleid te ondersteunen. Dagen kopen en een soort van havenfit-regeling. Daar is niks mis mee. Maar wel moeten de ouderen nog steeds elke week nachtdiensten draaien. Hun kwaliteit van leven is daarmee vergooid. Het is een zure



pil, als je heel je leven gewerkt hebt en dan van geen enkel weekend kan genieten, omdat je ziek bent van de gewerkte nachtdiensten en daarvan moet herstellen.

De heren die een stropdas dragen kennen dit gevoel niet. APMT MVII is waarschijnlijk het enige volcontinu-bedrijf met een CAO waar ouderen na hun 56ste door moeten werken in de nachtdiensten.

In een nieuwsbrief uitgebracht door APMT MVII staat een zin die bij velen de strijd lust heeft aangewakkerd, namelijk:

### **'Wie gaat het ouderenbeleid betalen?'**

Die vraag heeft vele wenkbrauwen doen fronsen. Vanaf de opstart in het jaar 2000 is er door het personeel en de vakbonden gewezen op de gemiddelde leeftijd van het personeelsbestand. Het is de keuze van APMT en Maersk geweest om deze leeftijdscategorie binnen te halen om de terminal op te starten. Bij latere aannames is hier weinig tot geen aandacht aan besteed, met als gevolg een hoge gemiddelde leeftijd in 2020 en de jaren erna. Het is overigens niet zo dat de havenwerkers de aandeelhouders geld gekost hebben. Nee, met hun werk hebben zij de centjes verdiend die aandeel-

houders krijgen. Hoe is de familie Möller (eigenaar van Maersk) anders multimiljardair geworden? Dus de vraag: 'wie gaat het ouderenbeleid voor de vele havenwerkers van APMT MVII betalen?' is overbodig, want:

### **De aandeelhouders moeten betalen**

Alle werkers van APMT MVII zien dat het geheel of gedeeltelijk wegsaneren van de functie/taak van truckfacilitator totaal niet rijmt met een ouderenbeleid. Deze functie/taak zou goed zijn voor ouderen. De truckfacilitator is er trouwens omdat vrachtwagenchauffeurs het werk doen van havenwerkers en dat is de kraan bedienen met een knop.

De vakbonden zijn met werkgroepen aan het praten maar zonder druk van de werkvloer zal er veel en lang gepraat worden. Bij de grote havenstaking van 1979 werd geëist: op 60 jaar met pensioen.



# 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.

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

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