



HAVENS



Postadres Postbus 8696, 3009 AR Rotterdam

Bezoekadres  
Pegasusweg 200  
3067 KX Rotterdam

Aan de directie van APMT  
T.a.v. de heer P. Hartog  
Postbus 8  
3000 AA ROTTERDAM

Datum

31 januari 2018

Ons kenmerk

180131jle.lei

Onderwerp

cao voorstellen APMT MVII

**Geachte heer Hartog,**

In deze brief geven we een toelichting op onze cao-voorstellen. Nu u directeur bent van beide terminals, beide APM Terminals zich bij het overleg over het werkzekerheidsakkoord ook als één partij hebben gemanifesteerd, de transitie van lading alsmaar voortgaat en er op alle niveaus sprake is van nauw overleg tussen beide terminals, worden ontwikkelingen op de ene terminal vanzelf onderwerp van gesprek bij de andere terminal.

De toelichting die we in deze brief geven, is voor beide cao's dan ook nagenoeg identiek. De cao-voorstellen verschillen enigszins van elkaar, omdat we nu eenmaal te maken hebben met twee verschillende cao's. Bij de vorige cao-onderhandelingen werd door beide terminals immers nog bij hoog en bij laag beweerd dat de APM Terminals in Rotterdam twee aparte BV's zijn, die behalve de kleur van de kranen nauwelijks iets met elkaar gemeen hadden. Een "totaal verschillend concept" rechtvaardigde volgens de terminals ook dat er twee verschillende cao's nodig waren. Dat standpunt maakte noodzakelijk dat er twee onderhandelingstrajecten waren en dat we transitie-afspraken moesten maken voor APM'ers die niet meer op de ene maar op de andere terminal gingen bijdragen aan het totale succes van APMT.

Het gaat goed met de Rotterdamse containersector. Dat is althans de indruk van dit moment. Het marktaandeel van Rotterdam in de Noordwest-Europese containeroverslag is het afgelopen jaar gestegen, doordat de overslag in Rotterdam sneller is gegroeid dan in de andere containerhavens.

Cijfers die door het bureau Berenschot verzameld zijn in het kader van het Sectoraal Werkzekerheidsakkoord wijzen uit dat de werkzekerheidsproblematiek zoals die in 2015 werd verwacht, momenteel minder knellend is door een (tijdelijke) groei van het containervolume dat in Rotterdam wordt afgehandeld. Daarnaast doen de maatregelen uit het werkzekerheidsakkoord, met name de uitbreiding van de Senioren Haven Fitregeling hun werk om boventaligheid te voorkomen.

Deze ontwikkelingen zijn ook te zien bij de APM Terminals. FNV Havens is daar verheugd over: wij juichen toe dat de kans op boventaligheid in de sector, maar ook bij de APM Terminals afneemt. Terzijde, maar voor FNV Havens en de sector wel belangrijk: FNV Havens maakt zich nog steeds zorgen over de werkzekerheid van de havenwerkers bij Uniport. Hoewel het bieden van die werkzekerheid aan deze havenwerkers natuurlijk allereerst een zaak is voor de directie van Uniport, willen we ook APMT vragen om, rekening houdend met de bestaande sectorale afspraken, alles te doen wat in het vermogen van APMT ligt om ook deze havenwerkers te steunen. Dat geldt ook voor de collega's die in dienst zijn bij RPS; we rekenen er op dat APMT zich blijft inspannen om ook hun inkomen en werkzekerheid niet onnodig op het spel te zetten.

Het is onzeker of de nu gerealiseerde groei zal worden omgezet in een stabiel groter containervolume, of dat rederijen bij een volgende gelegenheid zullen besluiten hun lading naar andere Noordwest-Europese havens te brengen. Zolang het totale volume aan containers dat in Noordwest-Europa wordt overgeslagen, niet spectaculair stijgt, is er immers sprake van overcapaciteit; een gunstige situatie voor de rederijen. Zonder twijfel zal bij de evaluatie van het werkzekerheidsakkoord aan de orde komen in hoeverre deze situatie van overcapaciteit alsnog de werkzekerheid bedreigt van de werknemers van de bij dat akkoord betrokken bedrijven. Tevens zal dan aan de orde komen of de maatregelen uit het pakket dat werd overeengekomen moeten worden verlengd, uitgebreid of kunnen worden ingetrokken. FNV Havens stelt het zeer op prijs dat de APM Terminals partij zijn bij het huidige akkoord en ziet ook graag dat zij partij zijn bij een eventueel vervolg op dit akkoord.

Ondertussen gaat de transitie van lading van APMTR naar APMT MVII gestaag door. Het proces verloopt minder snel dan aanvankelijk werd voorzien. Voor FNV Havens is de vraag hoe de toekomst van de APM Terminals er op langere termijn uitziet. We weten dat er bij APMT MVII nagedacht wordt over uitbreiding. We weten ook dat de concessie van APMTR in 2025 afloopt. Gaat dit betekenen dat de APMTR-terminal dan ophoudt te bestaan, omdat APMT MVII groot en sterk genoeg is om alle lading van APMTR en APMT MVII samen te behandelen? En wat zou dat dan betekenen voor de werknemers op beide terminals? Zijn er tegen die tijd voldoende mogelijkheden om alle werknemers die dan nog niet met pensioen zijn, aan het werk te houden?

### **Automatisering**

Daarvoor zijn overigens meer factoren van belang dan alleen het containervolume. FNV Havens constateert bijvoorbeeld dat APMT MVII verder gaat met het automatiseren van werkzaamheden, wat gepaard lijkt te gaan met het terugdringen van het aantal benodigde werknemers. Een recent voorbeeld is volgens ons het "naar binnen halen" van de radioman wal bij APMT MVII (checker inside). Als die trend van verdergaande automatisering zich voortzet, wat zijn daarvan dan de gevolgen voor werknemers? Voor het aantal banen bij de APM Terminals, voor de inhoud van het werk en van de mogelijkheden om vorm te geven aan taakroulatie?

De vraag die volgens FNV Havens voorafgaand aan automatiseringsprojecten beantwoord moet worden, is in hoeverre dergelijke vernieuwingen bijdragen aan een betere dienstverlening aan de klant. Als automatisering er uitsluitend toe leidt dat arbeid verder overbodig wordt, dan gaat dit feitelijk ten koste van werknemers en profiteren alleen de aandeelhouders. Dergelijke automatisering wijst FNV Havens nadrukkelijk af.

### ***Transitie en uitwisseling***

APM was in 2014 trots op de transitieafspraken die destijds door beide terminals met beide vakbonden werden gemaakt. Dat bleek onder andere uit het boekje dat over dat traject is geschreven. Die transitie-afspraken liepen eind vorig jaar af. De transitie van lading is echter nog niet voltooid. Werknemers bij APMT hebben reden om zich zorgen te maken over hun toekomst. De mensen die nu bij APMT werken, moeten ook in de gelegenheid zijn om hun loopbaan op ten minste gelijkblijvende voorwaarden bij APMT MVII voort te zetten. Dan komt namelijk niet alleen de lading naar APMT MVII, maar gaan de havenwerkers mee. FNV Havens wil de transitie-afspraken die inmiddels in de steigers staan, in de nieuwe cao's opnemen.

### ***Inkomen***

Het kan bijna niet anders of de situatie waarin er (tijdelijk) meer werk is, moet leiden tot positieve bedrijfsresultaten. We gaan er vanuit dat u ons over de preciezere bedrijfscijfers (omzet, winst, containeraantallen, personeelsaantallen en –samenstelling, loonsom en werkgeverslasten over de afgelopen jaren, en verwachtingen voor de komende jaren) nader zult informeren. Maar waar in heel Nederland gesproken wordt over een achterstand in de loonontwikkeling die ongunstig is voor 's lands economie en waar het kabinet en de koning zelf rekent op sociale partners om de inhaalslag in te zetten, kan APMT toch moeilijk achter blijven. Bovendien is er bij APMT zeker iets in te halen. Bij de vorige onderhandelingen hebben we – in het licht van de economische inschattingen van destijds – zeer bescheiden loonsverhogingen afgesproken. De inflatie was in de afgelopen jaren ook nog eens bijzonder laag. Voor 2018 en verder staat er in elk geval een meevaller te wachten voor APMT. Na enkele kritische vragen van onder andere FNV Havens is een kritische blik geworpen op de bedrijven die deelnemen in het sectorfonds havens voor de WW en de WIA. Behalve de echte overslagbedrijven bleek dat zich daarin ook een groot aantal uitzendbedrijven genesteld had, die alle weinig tot geen bemoeienis hadden met de havens. Deze bedrijven, met naar verhouding een lage loonsom en premiebijdrage (27,5% van de totale sectorloonsom) en met naar verhouding een groot beroep op de middelen (67% van de uitkeringen), zijn nu uit de sector geschrapt. Gevolg: een premiedaling voor de echte havensector van 0,5%-punt ten opzichte van 2017. FNV Havens vindt dat het bedrag dat hiermee gemoeid is, besteed moet worden aan de reparatie van het derde WW-jaar, dat daarmee budgettair neutraal kan worden gefinancierd.

### ***Pensioen en ouderenbeleid***

Er is nog een ander probleem waar onze leden mee worstelen: de stijgende AOW- en pensioenleeftijd. Op elke ledenvergadering wordt FNV Havens daarmee geconfronteerd. Werkgevers in andere sectoren worstelen daar overigens ook mee. Die hebben opgeroepen om toch ten minste rekening te houden met werknemers in zware beroepen. Havenwerkgevers houden zich stil. Ook APMT, terwijl heel veel werknemers in volcontinuïensdienst werken. Inmiddels is alom bekend dat het langdurig in volcontinuïensdienst werken allerlei sociale maar ook fysieke ongemakken met zich meebrengt, die een lagere dan de gemiddelde levensverwachting tot gevolg hebben. Alle reden dus voor havenwerkgevers om ook de trom te roeren en zich aan te sluiten bij het groeiend protest tegen de ongebreidelde stijging van de AOW-leeftijd. Wij dagen APMT daartoe uit en staan in dat geval uiteraard aan dezelfde kant als APMT.

Eén van de mogelijkheden om de last voor werknemers in elk geval wat te verminderen, is mogelijk maken van werken in deeltijd voorafgaand aan pensionering. De uitgebreide Senioren Haven Fitregeling die in het werkzekerheidsakkoord is afgesproken, is daarvoor al een prima start. FNV Havens wil deze uitgebreidere regeling ook laten gelden voor werknemers in de geboortejaren tot en met 1959. SVBPVH heeft de contouren geschetst voor een regeling van bijdragen aan senioren-fitregelingen voor werknemers vanaf geboortjaar 1960. Vooruitlopend hierop wil FNV Havens afspreken dat er middelen worden gereserveerd die deelname aan de SVBPVH-regeling straks mogelijk maken. Tevens vindt FNV Havens het belangrijk dat deelname aan de netto pensioenspaarregeling wordt bevorderd, vanwege de bonus die SVBPVH op de ingelegde spaarbedragen betaalt.

Ten slotte wil FNV Havens dat ook andere zogeheten "ontzie-maatregelen", zoals het stoppen met nachtdiensten vanaf een bepaalde leeftijd en het kopen van 90%-dagen, worden uitgebreid en daarmee aangepast aan de hogere AOW- en uittredingsleeftijd. Zolang de AOW-leeftijd niet teruggezet wordt naar 65 jaar, moeten we immers de kans vergroten dat werknemers het tot hun feitelijke uittredingsleeftijd volhouden.

### ***Veiligheid***

Voor dat laatste is ook veilig werken van groot belang. FNV Havens bepleit in dat verband deelname aan de VCH-opleidingen en het behalen van de VCH-certificaten voor alle operationele werknemers op beide terminals, alsmede continuering van de vaste bijdrage aan de Stichting Veilige Havens.

Verder wil FNV Havens in het verlengde van ILO-adviezen vastleggen dat op elke boot bij elke kraan een dekman moet staan, voor een optimale communicatie met de kraanmachinist.

In de bijlage treft u onze voorstellen voor de nieuwe cao van APMT MVII op een rij. We behouden ons het recht voor om tijdens de onderhandelingen nieuwe voorstellen te doen of deze voorstellen aan te passen.

We zien uit naar vruchtbaar overleg.

Met vriendelijke groet,



Joost van der Lecq  
FNV Havens

## BIJLAGE

### Voorstellen van FNV Havens voor de nieuwe cao van APMT MVII

#### Looptijd en inkomen:

- Looptijd van twee jaar, dus tot en met 2019;
- Naast APC initiële loonsverhogingen van 3,25% per 1 januari 2018 en 2,5% per 1 januari 2019;
- Eénmalige uitkeringen van € 900,00 in elk cao-jaar, mede ter stimulering van deelname aan het netto spaarpensioenproduct;
- Reparatie derde WW-jaar betalen uit 0,5%-punt korting op sectorpremie WW;

#### Transitie:

- Opnemen van transitie- en bijbehorende arbeidsvoorwaardelijke afspraken (voor werknemers van APMTR die hun loopbaan bij APMT MVII willen voortzetten) in de cao;
- Verplichting tot overleg tussen cao-partijen over de sociale gevolgen van een eventueel besluit van APMT MVII tot uitbreiding van de terminalcapaciteit;
- Afspraak voor een schadeloosstelling bij ontslag na afloop van de werkzekerheidsgarantie, conform de kantonrechtersformule van voor 2008, met correctiefactor 2;
- Bevestiging van financiële garantstelling daarvoor door het moederbedrijf van APMT MVII;
- Afspraken over de doorstroming van TA's naar CO- en RCO-functies.

#### Automatisering en werkzekerheid:

- Bij automatiseringsplannen een gedegen onderzoek naar de voordelen ervan voor de dienstverlening aan klanten;
- Vastleggen dat wanneer automatisering die wordt ingevoerd, alleen financieel voordeel voor APMT oplevert, de middelen moeten worden aangewend voor arbeidstijdverkorting met behoud van loon;
- Vastleggen in de cao dat alle materieel vanaf de terminal wordt bediend;
- Vastleggen dat APMT MVII ook partij is bij een eventueel volgend werkzekerheidsakkoord;
- Vastleggen dat de checker inside voor niet meer dan twee kranen tegelijk kan worden ingezet;
- Vastleggen dat de RCO niet meer dan één kraan tegelijk bedient;

Pensioen en ouderenbeleid:

- APMT MVII gaat zich (liefst met andere havenwerkgevers) publiekelijk uitspreken tegen de hogere AOW-leeftijd;
- Uitgebreide Senioren Haven Fitregeling ook voor werknemers uit geboortejaren tot en met 1959;
- Reservering van middelen voor Senioren Haven Fit uit geboortejaren vanaf 1960;
- Stimuleren van deelname aan de netto pensioenspaarregeling;
- Mogelijk maken om ruim voor de AOW-leeftijd minder nachtdiensten te lopen;
- Aanpassen aan hogere AOW-leeftijd door uitbreiding "ontzie-maatregelen";

Veiligheid:

- Kritisch kijken naar BHV-organisatie nu schepen steeds groter worden;
- Eén dekman per kraan op elke boot;
- Herintroductie van het VCH;

Update CAO:

- Vastleggen dat "extra gewerkte kwartieren" met 7 verlofdagen worden gecompenseerd;
- Verstrekken van een maaltijdbon indien een derde taak wordt gemaakt;
- Afspraken over functiewaardering / functiegebouw bij aanmerkelijke wijziging van functie-inhoud;
- Toekennen van meer vakbondsverlofdagen.