



De Rode Morgen is lid van de Internationale Coördinatie van Revolutionaire Partijen en Organisaties www.icor.info



13-11-2013 - Uitgave Havenkern Rode Morgen

Collega's APMT tonen **klasse**

Op het hoofdkantoor van APMT in Den Haag hadden ze het zo mooi uitgestippeld: APMT2, de nieuwe containerterminal in aanbouw op Maasvlakte 2 zou los van APMT1 een zelfstandig bedrijf worden - met veel slechtere arbeidsvoorwaarden. 'Wie het niet zint, moet er maar niet gaan werken'.

Maar uiteindelijk brachten de arbeiders het moederbedrijf Maersk - het grootste scheepvaartmonopolie ter wereld - een nederlaag toe.

Maersk en de havenmonopolies konden zich een langdurige strijd niet veroorloven. Dat zou

hun positie nationaal en internationaal verzwakken. Dus moesten ze bakzeil halen.

Hoe de monopolies heersen

Wereldwijd beheersen vier concerns de helft van de containeroverslag. APMT is daar één van, maar ook bijvoorbeeld DP World - die samen met vier rederijen komend jaar een nieuwe terminal op Maasvlakte 2 zal openen.

Van het containervervoer over zee wordt wereldwijd ongeveer de helft gedaan door vijf rederijen - waarvan Maersk de grootste is. Maersk en APMT

Vervolg op blz. 2

Bezoekadres:

Cronjéstraat 41 - Rotterdam

Zondags 14.00-16.00 uur
E-mail: dvl@rodemorgen.nl
Telefoon: 010-4199054

Kijk op: www.rodemorgen.nl
Steunbijdragen:
bankrekening 4428359

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 acceptgirokaart. Vul bon in, uitknippen en opsturen:
Rode Morgen, Postbus 51245
3007 GE Rotterdam

13-11-2013

Of via email: redactie@rodemorgen.nl
U kunt natuurlijk ook bellen: 010-4199054 kijk op: www.rodemorgen.nl

NAAM.....

ADRES.....

POSTCODE/WOONPLAATS:
.....

dvl@rodemorgen.nl



**Vervolg
van
blz. 1**

zijn onderdeel van hetzelfde concern. Deze grote rederijen en stuwadoors hebben zich met succes in heel Noordwest-Europa sterk gemaakt voor uitbreiding van de capaciteit in de containeroverslag. Er is overcapaciteit en die zal de komende jaren alleen nog maar toenemen.

Op die nieuwe terminals zal gedraaid worden met de modernste technieken - ook in de haven kunnen steeds grotere delen van het productieproces worden geautomatiseerd.

Tegelijk wordt getracht om op die terminals goedkope rechteloze havenarbeiders te laten werken: geen CAO's, geen vakbonden, pulpcontracten.

Zo heersen de monopolies: kades en terreinen worden aangelegd met belastinggeld, banen worden geschrapt, voor de werkenden en de jeugd geen perspectief - voor de monopolies dikke winsten.

Breken met het polderen

Op 7 oktober legden de collega's bij APMT het werk neer. Ze liepen naar de poort van APMT2. Daar werd hun pamflet uitgedeeld dat de verslechteringen aanviel. Daarna begonnen ze zelfstandig met de langzaam-aan-actie. Dat was opmerkelijk, omdat hiermee gebroken werd met de polderpolitiek van de vakbondstop.

Het is het reformisme van de top - de onverbeterlijke toegeeflijkheid en het altijd desorganiseren van de strijd - die het uitmelken van het personeel en de pulpcontracten bij de sjobedrijven en elders mogelijk maakte.

En ook nu zeiden bestuurders: 'wij kunnen geen ultimatum stellen'.

Maar toen de strijd zelfstandig begon en zich ontwikkelde, toen werd er een sprintje getrokken en kon er plots wel een ultimatum worden gepresenteerd.

Ook dat ultimatum ging op polderwijze: eerst even nadenken, dan een voorultimatum, weer even nadenken, dan een echt ultimatum.

"Dit gezeik eindigt hier" stond er in een pamflet van de collega's van APMT en dat was ook een breuk met de polderpolitiek.

En jawel: nog voor het ultimatum aan APMT1 afliep was er een akkoord.

Scheepvaartmonopolie wijkt voor havenwerkers

Vanaf 7 oktober werd er langzaam aan gewerkt en werd er bij elke ploegwisseling - dus drie keer per dag - een uur 'werkoverleg' gehouden. Er verschenen pamfletten die richting gaven aan de strijd en die digitaal hun weg door de hele haven vonden. De acties leverden APMT zoveel hinder op, dat alle schepen van Maersk naar Ant-

erg waarschijnlijk dat de ZZP-ers onder aanvoering van Jac die monopolies op de knieën zullen dwingen.

ZZP-ers in de bouw en op de vrachtwagens hebben in de huidige crisis geen droog brood te eten. Jac wijst de havenarbeiders de weg terug naar rechteloosheid - en dus naar hongerlonen.

De weg vooruit

De weg vooruit om de misstanden te bestrijden is stoppen met de polderpolitiek en het echte vakbondswerk aanpakken. De weg vooruit is niet dat arbeiders kleine zelfstandigen worden, maar dat die grote monopolies worden onteigend door de werkende mensen. Dan kunnen al die prachtige productiemiddelen

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

**donderdag
21 november
2013
20.00 uur**

**Cronjéstraat 41
Rotterdam-zuid**

niet meer gebruikt worden om arbeiders uit te buiten, maar om het leven van de werkende mensen te verbeteren.

Amsterdam Actie tegen pulpcontracten

Tussen de 25 en 30 havenarbeiders hebben op 9 november een uur lang een containerschip stilgelegd op de voormalige ACT Terminal aan de Ruigoordweg in Amsterdam. De actie was gericht tegen oneerlijke concurrentie die plaatsvindt op het bedrijfsterrein van ACT, dat begin dit jaar werd gesloten. Het Havenbedrijf verhuurt daar terreinen op dagbasis en er werken ook goedkope arbeidskrachten rechteloos op dagbasis. FNV Bondgenoten steunde de actie. De actievoerders roepen de op het terrein werkende 'dagloners' op hun werk neer te leggen. Ze roepen het Havenbedrijf op te stoppen met dit soort kortdurende contracten.

Vervolg van blz. 5 rijen naar RWG. Er wordt gefluisterd dat het om een miljoen TEU gaat.

ECT-ers zijn nu nog in de positie om af te dwingen dat er mensen

meegaan met de lading en dat RWG een gelijkwaardige CAO krijgt. Er is werk aan de winkel.

Het goede voorbeeld van APMT verdient navolging.

'Dutch Dockers': de weg terug

Jac Donkersloot (het gezicht van Dutch Dockers) kreeg een interview in het Nieuwsblad Transport. Opnieuw blijkt het verhaal van Dutch Dockers te berusten op gebakken lucht.

Donkersloot schetst een toekomst van havenarbeiders die samen als kleine zelfstandigen een hemels paradijs betreden. Hij heeft gehoord dat havenarbeiders 'uitgeknepen' worden en dat 'contractwerkers qua vrije tijd en werktijden aan de goden zijn overgeleverd'. Dat heeft Jac goed gehoord.

Maar zijn Dutch Dockers zullen de havenarbeiders daar niet van bevrijden. Integendeel.

Ruim honderd jaar geleden - toen vakbonden, CAO's en stakingen nog verboden waren - was elke arbeider een kleine zelfstandige. Elke arbeider moest in zijn eentje onderhandelen met de baas over een con-

tract. In zijn eentje had de arbeider niet veel te vertellen. De baas heeft veel geld en kan kiezen wie hij wil - de arbeider kan alleen zijn arbeidskracht verkopen. Zo gaat dat in het kapitalisme. Vooral in tijden van crises leidt dat tot hongerlonen.

Daarom was de heersende klasse tegen vakbonden, CAO's en stakingen. Door harde strijd en grote offers van onze overgrootvaders is het recht bevochten om vakbonden op te mogen richten, het recht om CAO's af te mogen sluiten en het recht om te staken. En nu zegt Jac dat de havenarbeiders dat allemaal moeten inleveren. Hij spreekt de taal van de bazen.

In 2013 zijn er nog maar een handjevol rederijen en stuwa-doors die wereldwijd de dienst uitmaken. Anders dan in de tijd van onze overgrootvaders zijn er een paar supermonopolies overgebleven. Het lijkt toch niet



werpen werden gestuurd.

In plaats van de actievoerders hiermee te treffen, kostte dit het bedrijf zelf vele miljoenen: de solidaire Antwerpse collega's hielden per uitgeweken schip anderhalf uur werkoverleg. De logistiek van Maersk Line werd wereldwijd ontregeld. De meeste containers moesten weer richting Rotterdam.

Succes en nieuwe taken

Uiteindelijk ging APMT2 op 23 oktober grotendeels overstag. Op dat moment was het officiële vakbondsultimatum nog niet verlopen. Dezelfde roosters, garantie dat de pensioenen niet slechter zullen worden, dezelfde lonen voor APMT-ers die bij APMT2 gaan werken, ongeveer evenveel vrije dagen, bijna alle functies onder de APMT2-CAO. De collega's ervaren het geboekte resultaat terecht als een overwinning. Het blijkt dat alleen door het breken met de polderpolitiek echt resultaat geboekt kan worden.

Er stellen zich na dit succes wel nieuwe taken.

De strijd moet gericht worden tegen het schrappen van banen door de automatisering en de verscherpte concurrentie - korter werken met behoud van loon wordt een belangrijke eis.

De andere nieuwe terminal op Maasvlakte 2 - RWG van DP World - moet ook een gelijkwaardige CAO krijgen.

En de nieuwkomers bij APMT2 hebben recht op dezelfde lonen en arbeidsvoorwaarden als de collega's die van APMT1 afkomen.

- **Tegen het schrappen van arbeidsplaatsen: korter werken met behoud van loon!**
- **Een gelijkwaardige CAO bij RWG!**
- **Gelijke lonen voor de nieuwkomers bij APMT2!**

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

Haven-CAO's afdwingen bij DP World in Londen en in Rotterdam!

Op 5 november meerde het eerste schip aan op de gloednieuwe terminal 'London Gateway' - in beheer bij DP World. DP World is een van de vier grootste containeroverslagbedrijven ter wereld.

DP World beheert meer dan 50 terminals en London Gateway is de nieuwste.

Als die helemaal klaar is, dan kan daar jaarlijks 3,5 miljoen teu overgeslagen worden.

De grote rederijen als Maersk, MSC en CMA CGM hebben bij de West-Europese regeringen aangedrongen op de aanleg van nieuwe diepzee havens (op kosten van de belastingbetalers).

Als resultaat is er nu in de Le Havre - Hamburg range een ge-

weldige overcapaciteit. Hierdoor kunnen de reders shoppen bij de terminal operators voor de gunstigste voorwaarden om zo maximale winsten te behalen.

Deze terminal operators zijn elkaars concurrenten, zij automatiseren om hun eigen winsten te maximaliseren en wentelen de concurrentielasten af op de werkers. Zij leggen hun eigen arbeidsvoorwaarden vast en willen niets met vakbonden te maken hebben.

Daarom weigert London Gateway over een CAO te onderhandelen met de Britse vakbond Unite.

Toen op 5 november het eerste schip ('MOL Caledon') aan-

meerde bij London Gateway, werd ze opgewacht door een demonstratie georganiseerd door Unite.

Toen dit schip op vrijdag 8 november aanmeerde bij Uniport in Rotterdam, kwam een delegatie van Unite over.

De collega's van Uniport werden toegesproken in de kantine, de kapitein werd van boord gehaald en verteld over de vakbondsvrije London Gateway.

Hij kreeg een brief en de bemanningsleden kregen ook tekst en uitleg.

Maar het schip liep geen vertraging op bij de actie - dat was blijkbaar niet de bedoeling. Wel werden uitgebreid foto's van de actie gemaakt.

Er is meer nodig dan een fotomomentje

Bondsbestuurders prezen de solidariteit van de Antwerpse havenarbeiders met de strijd van de collega's bij APMT.

De collega's uit Antwerpen legden op elke besmette boot het werk anderhalf uur stil.

Ook toen ging het er om dat op een nieuwe terminal - APMT2 - een gelijkwaardige haven-CAO zou moeten worden afgesloten.

Nu is Rotterdam aan de beurt om de Britse collega's te helpen - en de steun wordt beperkt tot een fotomomentje.

Dat kan eigenlijk niet: de Britse collega's hebben de steun van collega's in andere havens keihard nodig. De arbeidersklasse kan niet zonder internationale solidariteit. Soms wil je die ontvangen en soms moet je geven. Je kunt niet 'niet thuis' geven als het er echt om gaat. Zo kan geen vuist worden gemaakt tegen de machtige wereldspelers die de containerwereld beheersen.

De collega's bij Uniport willen - als het goed wordt georganiseerd - heus wel actie voeren om zo'n schip vertraging te bezorgen. Dat kan collega's in andere Europese havens aanmoedigen om hetzelfde te doen. Misschien dat ze dan in Londen eens achter de oren gaan krabben. Omdat het schip van de rederij MOL is (die over een jaar van ECT weggaat naar RWG op Maasvlakte 2) zouden collega's bij ECT gevraagd kunnen worden om een effectieve actie tegen MOL-schepen te voeren. Om te beginnen wat de collega's bij APMT gedaan hebben: vertragende stiptheidsacties en uitgebreid werkoverleg op de MOL-schepen.

RWG is een samenwerkingsverband van DP World met vier rederijen (MOL, CMA-CMG, Hyundai en APL) die nu bij ECT komen. Als RWG volgend jaar uit de testfase is, dan gaan deze rede-

Vervolg op blz. 6