



18-9-2013 - Uitgave Havenkern Rode Morgen

## Alarm bij RPS #1

## Nieuwe ontslagplannen in aantocht?

Dit voorjaar veegde de rechter de ontslagplannen van de RPS-directie van tafel. De plannen bleken alleen gebaseerd te zijn op de wens van de directie om mensen te ontslaan - dat het economisch slecht ging met RPS kon niet worden hard gemaakt. Ongevraagd noemde de rechter de RPS-directie een slecht werkgever.

RPS is één van de havenbedrijven van Vervat. Het is ondenkbaar dat Vervat ontslagplannen lanceert zonder daarover te

overleggen met ECT en andere bedrijven. De havenbedrijven vonden het kennelijk tijd om ontslagen bij één bedrijf door te duwen, als opmaat naar ontslagen bij andere bedrijven.

### Een proefballonnetje zagezegd

Havenarbeiders namen in een massaal bezochte vakbondsvergadering eendrachtig stelling tegen die ontslagen. Iedereen begreep dat het toestaan van ontslagen bij RPS de deur zou openen naar een ontslaggolf, zeker met de opening van Maasvlakte

*Vervolg  
op  
blz. 2*

Op **Maasvlakte2** wordt de **eerste** container in **januari 2014** overgeslagen. Nog **4 maanden** om een fatsoenlijke sector-CAO af te dwingen!

**Vervolg  
van  
blz. 1**

2 in 2014 en met de invoering van nieuwe technieken in het vooruitzicht.

**Door de beslissing van de rechter werd een grote confrontatie voorlopig voorkomen**

We zeggen 'voorlopig voorkomen', want alles duidt er op dat de RPS-directie de ontslagplannen (met een betere voorbereiding) opnieuw op tafel wil brengen. Het vakbondsafdelingsbestuur van RPS schrijft in een brief aan de leden dat de noodzakelijke opleidingen niet worden gegeven, bijvoorbeeld voor straddle carrier chauffeurs, die bij APMT ingezet kunnen worden. De inhuur van RPS-ers bij Uniport blijft ook achter bij de afspraken. Zo wordt kunstmatig leegloop gecreëerd. Ook krijgt

de OR RPS geen antwoord op vragen. De OR wil wel eens precies weten hoe de financiële constructie is als RPS-ers via Matrans bij ECT worden ingezet. Het is niet moeilijk om de winst bij Matrans en het verlies bij RPS te laten vallen. Zo kan kunstmatig een verlies worden gecreëerd. Directies hebben duizend-en-één manieren om leegloop en winsten te creëren.

Het vakbondsafdelingsbestuur en de OR zitten er bovenop. Maar het is vooral van belang dat de collega's in de haven er bovenop zitten.

- **Geen ontslagen in de haven, niet bij RPS en niet bij andere bedrijven!**
- **Tegen de toenemende werkloosheid: arbeidstijdverkorting op kosten van de baas!**

**Alarm bij  
RPS #2**

**Geen  
vakbondsloze  
en CAO-loze  
bedrijven!**

Al weer een jaar geleden bepaalden de vakbondsleden van RPS wat de inzet bij de CAO-onderhandelingen zou zijn. Eén van de besluiten was dat richting één CAO voor de sjoer- en inhuursector gekoerst zou moeten worden. De RPS-directie weigert echter met de FNV-delegatie te onderhandelen. De smoes die daarvoor wordt gebruikt is dat ze niet meer wil praten met bondsbestuurder Cees Bos.



RPS past de beschikbaarheidsregeling toe op een manier die in strijd is met de CAO. Bos heeft dat in een brief aan de leden goed uitgelegd. De directie zegt dat ze zo boos is over die brief dat ze niet meer over de CAO wil onderhandelen zolang Bos in de delegatie zit.

Opnieuw laat de RPS-directie in overleg met andere directies hier een proefballonnetje op. DP World (die het management van RWG doet) probeert in een reeks van havens - onder andere Londen - de vakbond buiten spel te zetten. APMT2 is ook bezig de vakbond buiten spel te zetten. Begin 2014 gaan RWG en APMT2 op Maasvlakte 2 draaien en er is nog geen enkel zicht op een CAO. De havenconcerns proberen van Maasvlakte 2 een vakbondsloze en CAO-loze zone te maken. Als dat lukt zul-

len de bedrijven op Maasvlakte 1 en in de rest van de haven snel volgen.

De urgentie om RPS, RWG en APMT2 te dwingen om CAO's af te sluiten is hoog. Weifelen, afwachten en uitstellen speelt de bedrijven in de kaart.

### **Er moet nu iets gebeuren**

De Volle Lading stelt al twee jaar dat een goede CAO voor de containersector afgesloten moet worden - voordat in 2014 de nieuwe terminals op Maasvlakte 2 operationeel worden. Dat geldt ook voor de sjour- en inhuursector. Alle praatjes daartegen houden geen stand meer. De realiteit toont dat die sector-CAO's pure noodzaak zijn.

- **Goede sector-CAO's voor de containerbedrijven en de sjour- en inhuurbedrijven!**

## **ITF-actiedag tegen DP World** **Komt er nog wat van?**

De ITF kondigde voor september een actiedag tegen DP World aan, omdat DP World (één van de vier grote containeroverslagconcerns) in een reeks van havens de vakbond buiten spel wil zetten. Die aankondiging stemde hoopvol: zo'n internatio-

nale actie van havenwerkers zou een stap vooruit zijn en de onderhandelingspositie van havenarbeiders wereldwijd versterken.

De uitvoering is echter een stuk minder mooi. Wie

*Vervolg  
op  
blz. 4*

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

### Vervolg van blz. 3

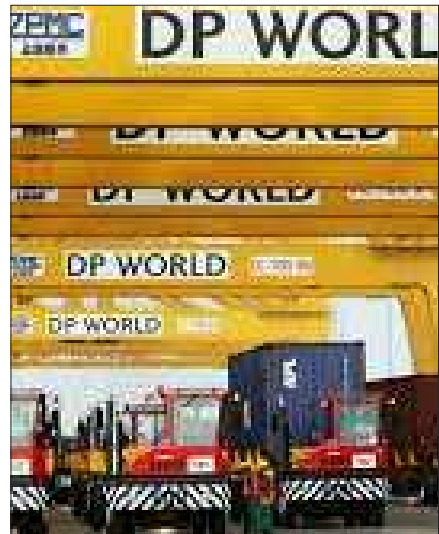
de site van ITF in de gaten houdt, die zal inmiddels wel gemerkt hebben dat het oorverdovend stil is. Een datum is nog niet bekend gemaakt en ook is niet duidelijk aan wat voor acties wordt gedacht. Iedereen weet dat serieuze acties ook serieuze voorbereidingen vergen.

Het lijkt er op dat het reformisme in de top van de ITF veel lijkt op het reformisme van de FNV-top. Af en toe wordt er gebruld, maar er wordt niet echt gebeten.

Het echte vakbondswerk kan alleen van de vakbondsleden zelf komen - wanneer die samen met hun collega's zich voor hun belangen organiseren, hun eisen formuleren - en doorbijten. Dat is in Nederland zo - maar kenmerkend ook internationaal.

De Volle Lading werkt aan versterking van de internationale contacten van havenarbeiders aan de basis. Natuurlijk zijn onze krachten beperkt, maar samen met collega's in het buitenland is al een aantal keren een internationale havenarbeidersconferentie georganiseerd. Op

die conferentie worden ervaringen uitgewisseld, worden de belangen van de havenarbeiders bepaald en worden contacten gelegd.



Op de laatste conferentie - vorig jaar in Rotterdam - waren Rotterdamse, Spaanse en Duitse havenarbeiders aanwezig. Volgend jaar wordt de conferentie in Hamburg gehouden.

We kunnen beter nu beginnen internationale contacten op te bouwen van mensen die echt wat willen, dan wachten op een ITF die brult - maar niet bijt.

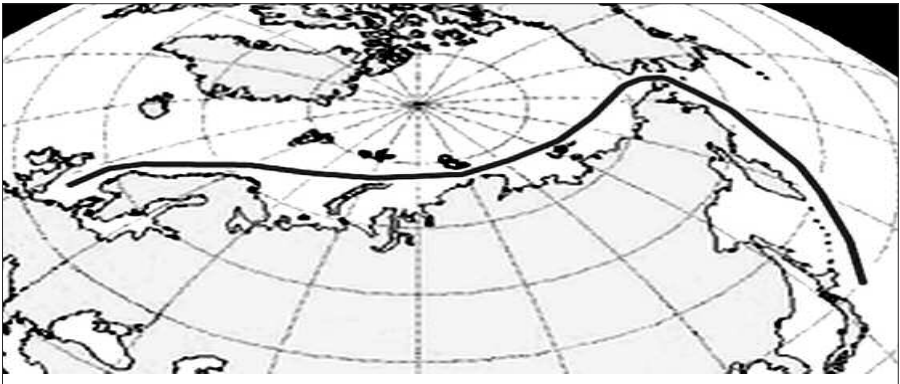
# Kortzichtige vreugde over kortere vaarroute

Op 10 september kwam in Rotterdam de "Yong Sheng" aan - een multipurpose schip van rederij COSCO, dat in China gemaakte kranen naar de nieuwe APMT-terminal brengt. Het is langs het noorden van Rusland gevaren - een route die twee weken korter is dan de zuidelijke door het Suezkanaal. Opgetogen spreken rederijen en hun klanten over de grote kostenbesparing die dit betekent. Deze route is echter alleen mogelijk omdat door de klimaatverandering er 's zomers bij de Noordpool bijna geen zeeijs

meer is. Die opwarming bedreigt echter de leefbaarheid voor mensen op grote delen van de aarde en brengt nog veel grotere economische kosten mee, dan die kortere vaartijd oplevert.

Door de opwarming van de aarde ontdooien de toendra's, waardoor veel methaan vrijkomt - dat als broeikasgas 23 keer zo schadelijk is als CO<sub>2</sub>. Dit versnelt de catastrofale klimaatverandering verder, zodat er een economische schade tot 60.000 miljard dollar ontstaat. Dan gaan oogsten kapot door stortbuien óf jarenlange droogten. Dan komen grote delen van de wereld blijvend onder water en ontstaan ook nieuwe woestijnachtige steppen.

In het belang van de aarde en de mensheid moet zo snel mogelijk de CO<sub>2</sub>-uitstoot met 90 procent omlaag. Maar in het kapitalisme kijken de grote concerns alleen naar hun eigen belang - en niet ver vooruit.



# 'APMT: geen woorden maar daden!'

Volgend jaar november moet de nieuwe terminal APMT2 volop draaien. In januari 2014 beginnen de eerste havenwerkers al op APMT2 te werken en komende november 2013 begint APMT2 met werven van personeel.

APMT wijst vrijwel alle acht punten, die de onderhandelingsdelegatie op 5 september inbracht, geheel of gedeeltelijk af. Lees het verslag van de delegatie op [www.fnvhaven.nl](http://www.fnvhaven.nl) onder de titel: 'Wat heeft APMT2 havenwerkers straks eigenlijk te bieden?'

De delegatie van twee bestuurders en vier OR- en kaderleden zegt zelf: "De voorstellen die we voor de zomer gekregen hebben, bevatten bizarre punten." In het kort: APMT wil reefercontrole gaan outsourcen en ook de pinsetters inhuren. Havenwerkers mogen niet meer de vrachtwagens beladen. Wél één dekman per kraan, maar alleen voorlopig - geen 100% zeggenschap over de urenbank (waarin het opgespaarde kwartier langere werkdag zit). APMT vindt het aantal ouden-dagen zoals dat in CAO staat te

hoog, wil variabele beloning invoeren en wil zeker geen afspraken over roosters in de CAO: "Dat vinden we bij uitstek iets voor de OR".

Dat is de macht van de bond als strijdorgaan verzwakken ten gunste van het overlegorgaan OR.

De delegatie eindigt haar verslag met: "*Later deze maand krijgt APMT2 nog een laatste kans om ons te laten zien dat ze niet alleen maar horen wat wij zeggen, maar ook luisteren. We zitten niet voor niks aan tafel. We houden jullie op de hoogte.*"

Dat is echter eindeloos verder praten met een directie die klip en klaar gezegd heeft wat ze wil. Het is tijdsverlies en jezelf zand in de ogen strooien.

## Open brief

Oud-havenwerker en nu moderator van [www.havencafe.eu](http://www.havencafe.eu) Jan Jacobs schrijft in een open brief:

*"Beste terminal employés van nu nog APMT 1 (...) Zoals verwacht gaat zich een operatio-*

*nele revolutie ontketenen waar-  
bij veel banen verloren zullen  
gaan op de Tweede Maasvlakte.  
Jullie kunnen (re-)ageren of  
niet, maar november 2014 na-  
dert snel en de waarheid achter-  
haalt zich wel en APMT wacht  
niet op jullie, voor alle duidelijk-  
heid. (...) De boodschap is heel  
duidelijk en van jullie zal nu het  
antwoord moet komen om de  
heren van repliek te dienen. Het  
is ook heel duidelijk dat APMT  
een trend wil zetten van zo doen  
we het en niet anders. We ko-  
men vaak met een redelijkheid  
en fatsoenlijk geschreven en ge-  
sproken woord helaas niet tot  
een oplossing en zijn daar ande-  
ren middelen voor nodig om mi-  
nimaal onze verworvenheden te  
continueren.”*

Het gaat hier om de toekomst  
van alle werkers bij APMT, maar  
ook in de hele haven.



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

**dinsdag  
24 september  
2013**

**20.00 uur**

**Cronjéstraat 41  
Rotterdam-zuid**

In de kantines kan gediscussieerd worden over die andere middelen. Er moet gesproken worden over minimaal dezelfde CAO en over behoud van alle arbeidsplaatsen.

Jan Jacobs merkt op:  
*"Weet hoe machtig we  
zijn als jullie collectief  
in de havens voor het-  
zelfde doel gaan en met  
zo'n kolos van 18.000  
teus voor de kant zal  
een paar dagen laten  
wachten op lossen en  
laden niet plezierig  
zijn?"*

**Geen woorden maar  
daden - dat geldt  
niet alleen voor het  
voetbal!**

# Rutte, Asscher - allemaal



De Rode Morgen is lid van de Internationale  
Coördinatie van Revolutionaire Partijen en  
Organisaties [www.icor.info](http://www.icor.info)

## Bezoekadres:

Cronjéstraat 41 - Rotterdam

Zondags 14.00-16.00 uur  
E-mail: [dvl@rodemorgen.nl](mailto:dvl@rodemorgen.nl)  
Telefoon: 010-4199054

Kijk op: [www.rodemorgen.nl](http://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 acceptgiro-kaart. Vul bon in, uitknippen en opsturen:  
Rode Morgen, Postbus 51245  
3007 GE Rotterdam

**18-9-2013**

Of via email: [redactie@rodemorgen.nl](mailto:redactie@rodemorgen.nl)

U kunt natuurlijk ook bellen: 010-4199054 kijk op: [www.rodemorgen.nl](http://www.rodemorgen.nl)

NAAM.....

ADRES.....

POSTCODE/WOONPLAATS:  
.....

[dvl@rodemorgen.nl](mailto:dvl@rodemorgen.nl)