



17-6-2015 - Uitgave Volle Lading Groep

Niet de
havenarbeiders

maar
eigenaren en
directeuren zijn
overbodig!

overleg over hoeveel arbeidsplaatsen er zouden verdwijnen. En ze kregen dat overleg en sindsdien wordt er niet meer gepraat over het behoud van alle havenbanen, maar over overbodige havenarbeiders en het schrappen van arbeidsplaatsen.

Na de grote havendemonstratie op 17 december werd er vanaf het podium enthousiast 'behoud van alle havenbanen' geëist. Maar we weten wat er daarna is gebeurd. De acties werden niet uitgebreid, er werden geen stakingen georganiseerd en dus kregen de bedrijven weer het initiatief. De bedrijven wilden

Geen uitbreiding van de acties - dan ook geen goede resultaten

Dat gaat vanzelf in de polder. Als de arbeiders geen actie voeren en die acties niet uitbreiden, dan nemen de bedrijven weer het initiatief. Er wordt nu gesproken over een zomerreces. Dit be-

*Vervolg
op
blz. 2*

**Vervolg
van
blz. 1**

tektent niet dat de haven een zomerlang dicht gaat, maar dat gestreefd wordt naar een zomer zonder acties.

Op die manier kan over werkgelegenheid geen goed akkoord worden gesloten.

Die miljardairs kunnen gemist worden als kiespijn

Met berekeningen over overbodige havenarbeiders wordt de wereld op zijn kop gezet. De Volle Lading zet die wereld graag weer op zijn voeten. Wie is er overbodig?

Een handjevol grote terminaloperators en rederijen beheersen gezamenlijk wereldwijd het transport van containers en het werk in de havens. In Le Havre, Antwerpen, Rotterdam, Londen en Wilhelmshaven zijn voor die monopoliebedrijven op kosten van de belastingbetalers nieuwe havens aangelegd - compleet met aan- en afvoerwegen.

In Rotterdam werd Maasvlakte 2 aangelegd en werden vaar-, spoor- en autowegen uitgebreid. Kosten bij elkaar vijf tot zes miljard euro. Dat is geld van de belastingbetalers dat aan de monopoliebedrijven is gegeven. De grote logistieke monopoliebedrijven vinden dat de gewoonste zaak van de wereld. Geen bedankje, geen gebaar om eens

iets terug te doen: niets daarvan.

Wel maken ze plannen om met geautomatiseerde terminals de helft van de banen in de containeroverslag te schrappen. Let op: niet 200 tot 800 - maar de helft van de banen. Ze willen die banen schrappen om de eigenaren van die monopoliebedrijven nog rijker te maken.

Die eigenaren en hun bereidwillige dienaren in de directiekamers (en op het stadhuis, in de ministeries en bij het Havenbedrijf Rotterdam) zijn overbodig. Zij plukken de belastingbetalers, zij buiten de havenarbeiders uit en zij zorgen ervoor dat de jeugd geen toekomst heeft. Weg met die lui!

Transport is nodig, maar die lui kunnen daarbij gemist worden als kiespijn.

**Kom naar de
vergadering
van de**

**Volle Lading
dinsdag**

30 juni

2015

20.00 uur

**J. de Vouplein 99
Rotterdam**

de **strijd** om de **vruchten** van de technologische **vooruitgang**

Moet het schrappen van banen geaccepteerd worden omdat je de technologische vooruitgang niet kan tegenhouden?

Dat is de verkeerde vraag.

De goede vraag is: wie zal er van die vooruitgang profiteren?

Moet technologische vooruitgang meer geld in het laatje brengen van de miljardairs die de overslagbedrijven en de rederijen bezitten, of moet technologische vooruitgang sociale vooruitgang voor de havenarbeiders en de werkende jeugd brengen?

Het antwoord op die vraag is afhankelijk van de strijd die de havenwerkers weten te ontplooiën. Zonder strijd brengt de technologische vooruitgang alleen maar geld in laatje bij lieden die nu al onmetelijk rijk zijn. Met strijd voor arbeidstijdverkorting en vaste banen kunnen alle banen behouden blijven en krijgt de jeugd een toekomst.

Vaste banen voor alle havenarbeiders Geen afbraak en verdeeldheid met ABC-smoesjes!

Havenarbeiders zijn havenarbeiders en die hebben er belang bij zich niet te laten verdelen door indeling in A-, B- en C-havenarbeiders. Met die ABC-verhaaltjes is iets merkwaardigs aan de hand. Er wordt gezegd dat het een manier is om elke havenarbeider uitzicht te geven op een vaste baan.

Dat is de theorie

De praktijk is dat het een manier is voor de bedrijven om steeds meer vaste banen te schrappen en steeds meer goedkope, rechteloze havenarbeiders tewerk te stellen.



De Rode Morgen is lid van de
Internationale Coördinatie van
Revolutionaire Partijen en Organisaties

www.icor.info

**Vervolg
van
blz. 3**

Nu krijgt het ABC-smoesje een tweede toepassing. Het wordt zo voorgesteld dat door indeling in A-, B- en C-arbeiders ontslagen kunnen worden voorkomen, terwijl het feitelijk het goedpraten is van het ontslag van collega's met een jaarcontract of een uitzendbaan. Daarom:

**Geen ABC-smoesjes,
maar elke havenarbeider een vaste baan!**

24 juni

tijd voor een andere koers

Op 24 juni zullen havenarbeiders uit de containersector bij de ploegwisseling kort worden 'bijgepraat' over de stand van zaken in de onderhandelingen. Het is tijd om een einde te maken aan het verkwanselen van de belangen van havenarbeiders.

De Volle Lading stelt voor:

- Geen zomerreces, maar het initiatief grijpen door de bedrijven met acties onder druk te zetten.
- Het initiatief grijpen door een democratisch actiecomité op te zetten, opgericht en gecontroleerd door de havenarbeiders zelf.
- Actie voeren voor eisen die beantwoorden aan de belangen van de havenarbeiders en de werkende jeugd:
 - Arbeidstijdverkorting zonder inleveren zesploegendienst in de volcontinu (28 uur per week) vierdaagse werkweek voor de andere diensten - (31 uur per week)
 - een goede regeling om op 60 jaar te kunnen stoppen, jongeren erin!
- Elke havenbaan een vaste baan!
- Op korte termijn een goede CAO voor de RWG-ers!
- Vechten voor elke arbeidsplek!

Vier redenen om een namaak-CAO voor RWG af te wijzen - Voor een goede CAO voor het voltallige RWG-personeel!

Groot nieuws in de krant: 'Havenruzie beslecht met een CAO voor RWG'. Wie even doorleest weet: de boel wordt in de maling genomen. Bondsbestuurder en directeur hebben bij een drankje en een hapje een akkoord bereikt. Dat kan niet veel zijn. En zo is het ook: zelfs de CAO-tekst is er nog niet, of wordt nog even geheim gehouden.

Wat er wel schijnt te zijn: een vage afspraak over een beperkt aantal arbeidsvoorwaarden voor de 'crane operator remote control'. Niet voor de supervisors, niet voor de technische dienst (de grootste groep havenarbeiders in dienst van RWG), niet voor het kantoorpersoneel.

Bijkomend nadeel: zolang deze groepen geen CAO hebben kunnen voor hun werk uitzendkrachten worden ingehuurd tegen de slechtste arbeidsvoorwaarden.

1. Een stap achteruit voor de Nederlandse arbeidersbeweging

Lang heeft de arbeidersbeweging gestreden voor het recht van vakbonden om CAO's af te sluiten. In 1872 werd staken uit het wetboek van strafrecht gehaald. In 1907 werd in Nederland voor het eerst afgedwongen dat vakbonden wettelijk een CAO mochten afsluiten.

En dan zou anno 2015 in de haven zonder het stakingswapen gebruikt te hebben worden afgezien van het afsluiten van een echte CAO voor RWG-personeel? Dat is voor de Nederlandse arbeidersbeweging een laffe stap achteruit.

2. Een nieuwe stap achteruit voor de Rotterdamse havenarbeiders

Het CAO- en vakbondsloze terrein in de Rotterdamse haven groeit. Vrijwel het hele stukgoed is CAO- en vakbondsloos. Ook bij roro-bedrijf C.RO (het voormalige Cobelfret) is de bond buiten de deur gezet. Bovendien lijfde dat bedrijf de aangrenzende Car Terminal van Broekman in, waar vooral uitzendkrachten zonder haven-CAO

werken. Ook voor de andere Rotterdamse havenarbeiders zou de namaak-CAO bij RWG een nieuwe stap achteruit zijn.

3. Een nieuwe stap achteruit voor de havenarbeiders in de containersector

In de container-sector had tot op heden elk overslag-, sjor- en inhuurbedrijf een CAO. RWG zou het eerste bedrijf worden met een namaak-CAO. De eerste bres zou zijn geschoten. Als je weigert als vakbond op te treden - als je niet de vakbondsmacht ontplooit - dan wordt je uiteindelijk als vakbond aan de kant gezet.

De directies in de containersector volgen die ontwikkeling met warme belangstelling. Na het toestaan van tijdelijke contracten ongeveer 15 jaar geleden zou dit de grootste stap achteruit voor de havenarbeiders in deze sector zijn. Acties in de rest van de sector, te beginnen op de RWG-schepen, kan dit voorkomen.

4. Belangen van havenarbeiders over de hele wereld geschaad

DP World is de 'managing director' van RWG en behoort tot de vier grootste containerbedrijven van de wereld. Overal probeert DP World de bonden buiten de deur te houden. Als dat lukt in de grootste haven van Europa,

dan is dat een overwinning voor het wereldwijde anti-vakbondsfrent. In de krant wordt gebluft dat overal ter wereld acties op uitbreken stonden om DP World tot concessies te dwingen.

Het is niet waar. Feit is, dat zelfs in Rotterdam geen acties tegen RWG-schepen werden voorbereid. Door te buigen voor RWG en de handdoek in de ring te gooien worden de belangen van havenarbeiders overal ter wereld geschaad.

En nu?

Het is ofwel een stap achteruit zetten - zoals hierboven beschreven - ofwel de handschoen oppakken. De handschoen oppakken is acties organiseren in de containersector, met de eis dat RWG een echte CAO krijgt - een goede CAO voor het voltallige personeel.

Ludieke acties aan de poort zijn niet meer voldoende. Acties moeten beginnen op de RWG-schepen. Dat kan beginnen met langzaam en uitlopen op langdurige werkonderbrekingen. Acties op RWG-schepen kunnen aangevuld worden met acties in de hele sector. Alleen zo kan voldoende druk worden opgebouwd. Dergelijke acties kunnen alleen worden volgehouden als er een zelfstandig democratisch actiecomité tot stand komt om die acties te organiseren.

Met verder polderen worden de CAO en de bond als strijdorganisatie om zeep geholpen.



kers. In strijd met de Peruaanse wet en ook gevaarlijk, omdat deze hier niet voor zijn opgeleid. Ondanks die stakingsbrekers liep de overslag grote achterstand op, waarop APMT eind mei nog eens 130 collega's met ontslag bedreigde. SUTRAMPORPC zette de staking echter voort, waardoor (mede onder druk van de ITF) begin juni toch een CAO werd afgesloten. Ook werden afspraken gemaakt dat APMT een nieuw oproepsysteem voor werk niet meer zou misbruiken tegen strijdbare collega's.

Tijdens de staking stuurde De Volle Lading een solidariteitsboodschap aan de collega's in Peru, met onder meer de volgende tekst: "*We hebben gehoord van jullie strijd en van de schandalige reactie van APMT. APMT heeft twee terminals in Rotterdam. De nieuwe is zeer*

geautomatiseerd. Toch wilde APMT een groot deel van de collega's een veel lager loon betalen. De collega's organiseerden toen in november 2013 twee weken langzaam-aan-acties en het bedrijf moest toegeven! In ieder geval willen we jullie onze volledige solidariteit betuigen bij jullie gerechtvaardigde strijd en verder naar onze mogelijkheden onze collega havenwerkers en andere geïnteresseerden informeren over jullie strijd."

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

APMT Peru CAO na 24 dagen staken

De havenwerkers bij APMT in de Peruaanse havenstad Callao hebben begin deze maand eindelijk een CAO afgesloten. Deze geldt van 1 juli 2014 tot 1 juli 2016. Naast andere verbeteringen hebben de collega's een loonsverhoging van tweemaal 4% binnengehaald. Daarvoor was een staking van 24 dagen nodig.

De APMT-directie voer een ramkoers. Eerst werden bestuursleden van vakbond SUTRAMPORPC door de politie opgepakt. Pas na tussenkomst van de ITF werden ze weer vrijgelaten. Verder zette APMT niet alleen kantoormensen, maar ook militairen van de marine in als stakingsbre-

Vervolg
op
blz. 7

Bezoekadres:

J. de Vouplein 99 - Rotterdam

E-mail: info@vollelading.nl
Telefoon: 010-4860045

Kijk op: www.rodemorgen.nl
Steunbijdragen:
bankrekening NL54INGB0004428359

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

17-6-2015

Of via email: info@rodemorgen.nl
U kunt natuurlijk ook bellen: 010-4860045 kijk op: www.rodemorgen.nl

NAAM.....

ADRES.....

POSTCODE/WOONPLAATS:
.....



Lees dagelijks
Rode Morgen nieuws
op www.rodemorgen.nl