



17-11-2016 - Uitgave Volle Lading Groep

Steun de APMT- collega's in Gothenburg!

APMT valt vakbondsrechten aan

De grootste terminal van APMT in Scandinavië ligt in Gothenburg. De collega's daar hebben al ruim een jaar een conflict met het management. Het gaat over het naleven van de CAO (bij compensatie voor overwerk), het naleven van de wet (bij het toekennen van vakantiedagen

en ouderschapsverlof), het laten verrichten van havenwerk door niet-havenwerkers en over het afbreken van vakbondsrechten:

- APMT bemoeit zich met de samenstelling van de vakbondsdelegatie en heeft sommige gekozen vertegenwoordigers met sancties getroffen.
- APMT wil bepalen wat geheim moet blijven in de onderhandelingen en wat niet – en zo kunnen de vakbondsvertegenwoordigers de leden niet goed informeren.
- Havenwerkers met onzekere contracten moeten schriftelijk beloven niet te staken.
- APMT werkt niet meer samen met veiligheidsfunctionarissen van de bond.

*Vervolg op
blz. 2*

**Vervolg
Steun de APMT
collega's**

Acties, praten, acties

Begin dit jaar werd overwerk geweigerd en werd drie keer 24 uur gestaakt. APMT toonde zich bereid om weer te gaan onderhandelen, maar dat leverde helemaal niets op. De collega's in Gothenburg zijn er nu helemaal klaar mee. Sinds twee weken wordt er niet meer overgewerkt en met ingang van dinsdag 15 november volgt een reeks werkonderbrekingen die zal duren tot en met vrijdag 18 november. Als APMT niet toegeeft dan zullen er meer stakingen volgen.

Solidariteit

De collega's uit Gothenburg vragen om solidariteit uit andere havens. Havenarbeiders die de strijd aangaan verdienen altijd solidariteit. In dit geval is het extra belangrijk, omdat de grote containerbedrijven zoals APMT overal ter wereld vakbondsrechten ondermijnen.

APMT en RWG wilden ook van Maasvlakte 2 een vakbondsloze zone maken. Wat betreft RWG is dat aardig gelukt. Om die afbraak tegen gaan is solidaire actie vereist. Op alle terminals kunnen solidariteitsfoto's of -video's gemaakt worden en een verklaring worden aangenomen. Ook kan overlegd worden over verdergaande acties.

ITF-bureaucratie

Internationaal zijn er voor havenarbeiders twee grote vakbondsorganisaties actief: ITF en IDC. FNV Havens is aangesloten bij ITF. De grootste bond in Gothenburg is aangesloten bij IDC. Er is in Gothenburg ook een ITF-bond, maar die is kleiner en vertegenwoordigt vooral kantoorpersoneel. Tot twee weken geleden trok deze ITF-bond samen op met de IDC-bond. Maar daarna verbrak zij de eenheid en verklaarde dat het APMT-management zich goed gedraagt en dat de IDC-bond alleen maar zeltjes wil winnen. Deze houding bemoeilijkt het winnen van solidariteit in havens waar vooral ITF-bonden actief zijn. Actie van onderaf kan dat doorbreken.

APMT2 moet toegeven na zelfstandige staking

Bij APMT2 is op maandagmiddag 10 oktober vanaf 15.00 uur anderhalf uur zelfstandig gestaakt. De zondag ervoor hadden de collega's het werk een half uur stil gelegd.

APMT2 wilde een flexcontract met ILS sluiten en ILS-ers tijdens de schaft twee uur inzetten als remote kraanmachinisten. Deze vervanging wordt altijd door APMT-ers zelf gedaan en dat willen de collega's zo houden. Zij willen niet dat hetzelfde werk gedaan wordt door mensen met verschillende CAO's en slechtere arbeidsvoorwaarden.

De acties hebben geleid tot onderhandelingen op maandag 14 november tussen bestuurders en kaderleden van de bonden en het management. Na de zelf georganiseerde korte stakingen van de APMT-ers moest het management wel toegeven.

ILS wordt nu wel als eerste ingehuurd, maar dan alleen voor dek en niet als remote kraanmachinist voor twee uurtjes. Verder worden collega's van APMT1 ingehuurd door APMT2, maar de regels voor die collectieve uitleen/inleen zijn door de havenondernemers niet precies vastgelegd. Die regels moeten

eerst duidelijk worden.

Gelijk loon voor gelijk werk

Daarnaast ligt er de kwestie van de teruggave van het bedrag aan bovenmatige pensioenpremie. Dit bedrag is het verschil tussen de vroegere pensioenpremie die de baas betaalde aan het pensioenfonds en de lagere premie die volgens de nieuwe pensioenwet betaald moet worden. Het bedrijf compenseerde dit bedrag aan allen die hierdoor

**Kom naar de
vergadering
van de**

Volle Lading

**woensdag
23 november
2016**

20.00 uur

**J. de Vouplein 99
Rotterdam**

Vervolg
van blz. 3

getroffen zijn bij APMT2. Maar de vorige OR, die vooral uit managers bestond, heeft eind 2015 besloten dat deze compensatieregeling niet meer geldt voor collega's die vanaf 1 juli 2015 in dienst gekomen zijn. De collega's van APMT2 willen

gelijke beloning voor gelijk werk – ook op dit punt. Het management wil op dit punt niets toegeven. Gezegd wordt dat de bond niets kan doen omdat APMT2 juridisch gezien niets fout doet. Maar de collega's van APMT2 weten intussen wat wél helpt.

Ook bij sloop telt de winst het zwaarst

De concurrentie en het streven naar maximale winst dwingen de grote rederijen tot aanschaf van steeds grotere schepen, zonder dat het wereldvervoer noemenswaardig groeit. Daarom moeten zij vele kleinere – maar goede – schepen laten slopen – een gigantische kapitaalvernietiging. In 2016 is voor een half miljoen TEU aan scheeps capaciteit vernietigd: ruim vier keer meer dan in 2015.

Ten koste van arbeidsvoorwaarden, arbeidsomstandigheden en het milieu

Terwijl Maersk trots zijn progressief beleid van hergebruik van schepen vermeldt en zijn samenwerking met moderne Chinese werven, komen Deense onderzoeksjournalisten van Danwatch met een rapport: 'Ma-

ersk en de duistere deals'. Daarin staat dat Maersk in 2009 14 schepen verkocht en terug charterde onder voorwaarde dat ze daarna onmiddellijk gesloopt zouden worden tegen de hoogste prijs per ton staal – en dus tegen de laagste standaarden. De schepen zijn gesloopt op het strand in Alang, India. Dit is gevaarlijk voor de slopers, die meestal geen beschermende kleding hebben en onder gevaarlijke omstandigheden moeten werken. En het is slecht voor het milieu, omdat het strand en de zee ernstig worden vervuild door de olie en chemicaliën uit de schepen. Maersk heeft zijn verontschuldigingen aangeboden, maar gaat door zijn schepen

goedkoop te laten slopen op stranden. Maersk verklaart dat zij zich echte duurzame sloop op moderne werven in plaats van stranden niet kan veroorloven. De concurrentie dwingt tot kostenverlaging.

21 doden en 60 gewonden

Waar deze kapitalistische winst-

dwang toe leidt bleek afgelopen 3 november op het strand van Gadani (Pakistan). Daar stierven 21 arbeiders en werden er 60 gewond bij een grote explosie van gascilinders aan boord van een olietanker die gesloopt wordt. Op zo'n strand zijn geen veiligheidsvoorzieningen, geen ziekenhuis, geen brandweer- en ziekenauto's.

RPS - tijd om op te staan!

Om de een of andere reden valt RPS niet onder het werkgeleensakkoord voor de containersector. Dat gaf te denken: de collega's die het meest met ontslag werden bedreigd vielen buiten het akkoord. Bij hoog en

laag werd beweerd dat er ook voor de collega's van RPS een goede oplossing was gevonden. Deze oplossing is door de Volle Lading van het begin af aan bekritiseerd, omdat de collega's die met een

Vervolg
op
blz. 6



Zolang wij de arbeiders onderling verdeelden, baadden wij samen in weelde.



Loon- en werkverlies kan ons niet bekoren, gezamenlijk wassen wij dit duo de oren.

regeling in de WW zouden gaan niet weten hoe de regeling er uit ziet en omdat de collega's die zouden blijven werken niet weten wat voor CAO, wat voor functie, wat voor loon en wat voor roosters ze zouden krijgen. Het enige dat wel duidelijk was is dat de fulltimecontracten werden afgeschaft.

Contracten van meer dan 75% zouden niet worden vergeven: fulltimers leverden dus 25% in. De rest zou allemaal later besproken worden.

Smoezen om collega's in de WW te dumpen

Sommigen keken de andere kant op, anderen hoopten dat het allemaal toch in orde zou komen en weer anderen zeiden: 'er is niets aan te doen, ze mogen blij zijn dat ze werk hebben'. Maar zo werkt het niet. Als de directeurs zien dat je je overgeeft, dan is er geen genade - dan wordt die situatie genadeloos uitgebuit.

Zo kan het gebeuren dat twee oude feiten nu als nieuwe feiten worden gepresenteerd, om zelfs die slechte oude regeling bij het groot vuil te zetten.

Welke twee feiten? Feit 1: de nieuwe CAO van de RPS-ers zou op de ILS-CAO worden gebaseerd en we wisten niet dat die lonen lager waren dan de RPS-lonen. Feit 2: Maersk brengt een aantal lijnen (100.000 TEU) die nu door Uniport worden behan-

deld over naar APMT1 (dus neemt Uniport minder diensten van RPS af). En als deze twee nieuwe, oude feiten niet waren opgediept dan was er wel een andere smoes bedacht. Nu worden er geheel nieuwe plannen bedacht, die inhouden dat alle RPS-ers in de WW komen en af en toe onder voorwaarden van een CAO voor uitzendkrachten in de haven mogen werken.

Dit komt niet vanzelf goed

De vraag is dus: kijken we de andere kant op, hopen we dat het allemaal wel in orde zal komen, zeggen we dat er niets aan te doen is - of zeggen we: zonder strijd ben je verloren en één voor allen en allen voor één. Het zijn keuzes die gemaakt moeten worden. De RPS-ers moeten kiezen: opstaan of naar de slachbank. Als je nu in de WW komt, dan kom je er echt niet meer uit. Als je in actie komt dan kan je solidariteit verwachten. Als je berust dan ben je een bedelaar en die krijgen niet veel.

De collega's in de rest van de containersector moeten ook kiezen: als de RPS-ers in de WW worden gedumpt, dan volgen de Uniporters (meer dan 30% van de overslag is straks verdwenen), de ECT-ers (als APMT2 en RWG vollopen) enzovoort.

Dit komt niet vanzelf goed. Baks en Vervat gaan tot op het bot en de andere havendirecties kijken belangstellend toe.

Mega vervuilende schepen

Je gelooft het niet ...

De zeventien grootste containerschepen ter wereld blazen evenveel zwavel in de lucht als alle auto's op de wereld. Omdat het brede publiek, de klanten en de eigen werkers zich steeds meer afzetten tegen luchtvervuiling, moeten rederijen toegevingen doen.

Gewetenloze scheepvaartlobby

Per 1 januari 2020 mag er maar 0,5 procent zwavel in scheepsbrandstof zitten. Sinds 1 januari 2012 was het maximum 3,5 procent – dat is 3500 keer hoger dan er in diesel aan de pomp zit. Dit besluit heeft de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) in 2008 genomen, maar de olie- en scheepvaartmaatschappijen deden alles om de invoering vijf jaar te vertragen. In die vijf jaar zouden daardoor wereldwijd nog eens 200.000 mensen vroegtijdig sterven: zo slecht is de zwaveldioxide voor de mens - maar ook voor het milieu.

De uitstoot treft bewoners van kustgebieden en vooral ontwikkelingslanden, die zelf weinig profiteren van het vrachtvervoer over

zee. Op 25 oktober berichtte het Nieuwsblad Transport dat de scheepvaartlobby nu probeert om de strengere norm per 1 januari 2020 met vijf jaar uit te stellen.

Voor dicht bevolkte westerse kustgebieden heeft MARPOL (een internationaal verdrag ter

voorkoming van verontreiniging door schepen) een maximum van slechts 0,1 procent zwavel vastgesteld. Dit geldt voor de Oostzee, de Noordzee en bepaalde kustgebieden van Canada en de VS.

Meer verzet is nodig

Milieuactivisten mogen trots zijn op de maatregelen die voor mens en milieu zijn afgedwongen. Maar de scheepvaart stoot de meeste zwavel in de lucht en ook veel stikstofdioxide en draagt met de CO₂-uitstoot flink bij aan de opwarming van de aarde. En uit diezelfde schoorsteen komt ook een spoor van fijnstof en roet. Dat roet heeft de sneeuw van Groenland en de Noordpool sterk vervuild. Donkerder sneeuw neemt meer zonnewarmte op en versterkt zo het broeikas effect.

Schone brandstof is veel duurder. En scheepvaartmonopolies doen wat hen het meeste winst oplevert. De concurrentie dwingt hen daartoe in het kapitalisme. Daarom is internationaal protest en verzet nodig, verbonden met de strijd voor een systeem waar niet de winst, maar mens en milieu centraal staan.

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

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.

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