

## Nieuw-Zeelndse havenwerkers willen geen rechteloze oproepkrachten worden



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-Zuid

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

Kijk op: [www.rodemorgen.nl](http://www.rodemorgen.nl)  
Steunbijdragen:  
bankrekening 4428359



### Neem een abonnement op de *Rode Morgen*

Wil je eens in de vier weken lezen over de klassenstrijd in Nederland en andere landen? Dat kan!

Vul onderstaande bon in:

0 proefabonnement (drie nummers gratis)  
0 jaarabonnement € 6,80  
0 steunabo €11,35

**Naam** .....  
**Adres** .....  
**Plaats** .....  
**Bedrijf** .....

8-2-2012

Invullen, uitknippen en opsturen naar: Rode Morgen,  
Postbus 51245  
3007 GE Rotterdam

Steunprijs € 0,20



8-2-2012 Uitgave Havenkern van de Rode Morgen

## Staking APMT

# Zet de wissels goed: richting één goede sector-CAO

Bij APMT worden de acties gestaakt. Aan strijdvaardigheid langzaam opgevoerd. Eerst ontbreekt het niet bij de collega's van APMT. Hun strijd werd er elk uur vijf minuten gerekt en gestrekt. Daarna volgden werkonderbrekingen van een uur. Dat is nu opgevoerd naar twee uur. En op zes februari besloot een ploeg spontaan om die twee uur uit te breiden naar een taak. En vervolgens werd er dinsdag zeven uur

gestaakt. Hun strijd verdient de steun van alle havenwerkers.

Maasvlakte 2 en de toekomst van de havenarbeiders

Het gaat de collega's vooral om werkgelegenheid, loonsverhoging, verbetering van het pensioen en het dichtn van het AOW-gat. Vooral als het om werkgelegenheid

Op Maasvlakte2 wordt de eerste container in juni 2013 overgeslagen. Nog één jaar en vier maanden om een fatsoenlijke sector-CAO af te dwingen!



(Vervolg van pagina 1)

gaat, dan is waakzaamheid geboden. Iedereen ziet de opening van Maasvlakte 2 dichterbij komen. In juni 2013 is RWG operationeel en een half jaar later APMT2. Beide terminals kunnen samen per jaar vijf miljoen containers overslaan. In 2011 werden elf miljoen containers overgeslagen. Er gaat een concurrentieslag ontbranden waardoor de werkgelegenheid en de arbeidsvoorwaarden onder druk komen te staan. Elk containerbedrijf zal proberen om die concurrentieslag op het personeel af te wentelen. Alle verslechtingen waar de directies in de afgelopen jaren van hebben gedroomd komen dan weer aan de orde: pulpcontracten, lagere lonen, flexibele arbeidstijden. Het personeel van één bedrijf alleen kan daar geen weerstand aan bieden. Weerstand is alleen mogelijk als de collega's van de containerbedrijven samen één front vormen voor een goede sector-CAO. Samen kunnen de collega's van de containerbedrijven heel veel, apart kunnen ze bar weinig.

### **Het convenant: een valse instinker**

Daarom is het zogenaamde werkgelegenheidsconvenant

een valse instinker. Het convenant verdeelt de collega's in de containersector in plaats van ze te verenigen. Het convenant belooft de collega's die vóór oktober 2011 in vaste dienst waren bij APMT een werkgelegenheidsgarantie tot 1 januari 2016. Zo wordt verdeeldheid gezaaid tussen de collega's van voor en na oktober 2011 en tussen collega's met een vast contract en collega's met een tijdelijk contract.

Verder kan niemand uitleggen wat die garantie waard is, als 80% van de lading naar Maasvlakte 2 verhuist. Ook legt het convenant vast dat APMT1 een andere CAO krijgt dan APMT2. Er wordt een vage belofte gedaan dat het niveau van de arbeidsvoorwaarden gelijk zal zijn. Dat soort beloftes is in de haven niet veel waard. Als de arbeidsvoorwaarden gelijk zijn, waarom dan niet ook dezelfde CAO? Of worden we gewoon in de maling genomen?

Bij Matrans volgen ze ook zogenaamd de ECT-CAO, maar de directie neemt en laat precies wat ze bevalt. APMT eist een CAO tot 1 januari 2014. Als echte polderaars promoten de bondsbestuurders een CAO tot 1 oktober 2013: drie maandjes minder. In dit geval is een beetje minder slecht eigenlijk net zo slecht, want ook dit laat verdeeldheid toe. Zo wordt het onmogelijk om samen met de

(Vervolg van pagina 6)

voor ILS, MATTRANS enzovoort. Maar dat mag niet ons probleem zijn.

Jammer dat in de CAO-eisen van APMT niets staat over arbeidstijdverkorting. Dat is volgens ons een grote fout, nu de 2e Maasvlakte er aan komt. Akkoord gaan met de twee CAO's die de directie van APMT heeft voorgesteld is een grote vergissing. Eén voor Maasvlakte 1 en één voor Maasvlakte 2. Dat verdeelt de vakbondskracht. En wat erger is, de looptijd voor de CAO is verlengd tot 24 maanden. Zo denken zij een sector-CAO te voorkomen, omdat de ECT-CAO al voor die tijd afgesloten zal zijn.

Maar de economische cijfers dalen weer, ook in China. Daarom denken wij dat de TEU-overslagcijfers in de toekomst omlaag gaan en niet omhoog, zoals de bazen hopen. De strijd voor vaste contracten en om iedere baan zal door de grotere capaciteit van de tweede Maasvlakte nog harder worden. Voor een sector-CAO zal het nodig zijn om de gehele vakbondskracht te ontplooiën. Hiervoor gaan, dat noemen wij het echte vakbondswerk.

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

**woensdag  
29 februari 2012  
- 20.00 uur**

**Cronjéstraat 41,  
Rotterdam-Zuid**

### **In het echte socialisme kan het anders**

In het socialisme hoeven wij niet bang te zijn voor nieuwe kranen. In tegendeel. Als de collega's daartoe besluiten zal de werktijd omlaag gaan, omdat er geen winst voor de kapitalisten meer hoeft te worden gemaakt. Dan hebben de mensen meer tijd om andere maatschappelijk nuttige en culturele activiteiten te doen. Wij Jongeren bij de Rode Morgen houden ons met deze toekomstgedachte bezig. Doe mee en neem contact op via onze website of stuur een mail naar:

jongeren@rodemorgen.nl of  
bel: 010-4199054.'

**[www.dockersinternational.org](http://www.dockersinternational.org)**

## Kraanmachinist een kantoorbaan?

(Dit pamflet werd eind januari uitgedeeld onder jongeren op het STC in Rotterdam - het Scheepvaart en Transport College)

'Nieuwe kranen - met afstandsbediening - zijn aangekondigd om op de 2<sup>e</sup> Maasvlakte containers te verplaatsen. Wat hebben wij daarmee te maken? Niet iedereen wordt kraanbestuurder. Maar carrier- en vrachtwagenchauffeurs, sjorders, heftruckbestuurders, iedereen die meedraait in de haven zit in dezelfde logistieke keten voor of achter de kranen. Wij arbeiders maken de dienst uit. Ook steeds meer automatisering kan ons niet laten verdwijnen, want zonder arbeiders gebeurt er niets. Maar in dit systeem, het kapitalisme, draait alles om winst - maximale winst voor de grote monopoliebedrijven. Ook in de haven. Daarom is technische vooruitgang ook een bedreiging voor onze banen. Bijvoorbeeld de nieuwe kranen, die werken sneller en nog preciezer dan de kranen van nu. (Dus meer TEU per uur.) Maar waar het vooral om gaat: met de afstandsbediening zit een havenwerker niet meer op de kraan, maar wordt deze van afstand bestuurd. Dus die wordt bediend

vanuit een kantoor, lekker warm en veilig. Dat is een echte vooruitgang voor de machinist, toch? Maar hierdoor hebben de bazen minder personeel nodig. De eerste grapjes worden al gemaakt: *"Als je nu lekker binnen zit met een joystick, kun je ook wel twee kranen bedienen, tijdens de automatische afloop van de eerste, of nog beter, omdat je twee handen hebt, parallel."* Grapje?! De kapitalisten hebben dat zeker al verzonnen, maar hoe kunnen ze dat aan ons verkopen? Ze worden ook steeds kwetsbaarder door de nieuwe technologie en vooral door onze strijdbaarheid en georganiseerde kracht.

### Waarom vechten voor een sector-CAO?

Niet de nieuwe techniek is onze tegenstander, wel de bezitters ervan. In het kapitalisme kan je de productiviteitsverhoging door nieuwe technologie ten koste van de werkers alleen compenseren met arbeidstijdkorting met behoud van het volle loon. Alleen zo kun je ervoor zorgen dat geen banen worden geschrappt. Dat zal wel minder winst opleveren voor APMT, ECT en RST, maar ook

ECT en de andere containerbedrijven te zorgen voor een goede sector-CAO - voordat de eerste container op Maasvlakte 2 wordt overgeslagen.

### Werkgelegenheid verdedigen is werken aan eenheid in de containersector

### Staken voor meer eenheid, dat is het echte vakbondswerk!

Het is zaak om eenheid te bewerkstelligen in plaats van verdeeldheid. Het is zaak om de wissels niet verkeerd te zetten. Het echte vakbondswerk is werken aan eenheid. Alle instinkers om meer en meer verdeeldheid te zaaien, moeten nu worden afgewezen. Natuurlijk moet de APMT-directie

tegemoet komen aan de eisen voor loonsverhoging, betere pensioenen en het dichtens van het AOW-gat.

Maar om te voorkomen dat de directie het verdeel en heerspelletje kan spelen, stelt De Volle Lading voor dat de nieuwe APMT-CAO ook aan de volgende eisen moet voldoen:

- Eén CAO voor APMT1 en APMT2, als voorbereiding van één goede sector-CAO voor de containersector!
- Een CAO met een looptijd van een jaar, om die ene sector-CAO op tijd mogelijk te maken!
- Gelijke behandeling van collega's van voor en na een oktober 2011 en van collega's met en zonder vast contract!





## Belgische havenwerkers staken ook tegen pulparbeid

Op maandag 30 januari lag het werk in de verschillende Belgische havens 24 uur stil. De havenwerkers namen deel aan de nationale staking van de Belgische vakbonden tegen de ruim elf miljard bezuinigingen, die de regering Di Rupo erdoor wil drukken. De havenwerkers eisen bovendien het behoud van het Havenwerkersstatuut, dat alleen gecertificeerde werkers in de haven toelaat. De regering wil het afschaffen, zodat er ook uitzendkrachten kunnen werken.

De woordvoerder van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen meldt dat de havenarbeiders met hun staking de haven een verlies aan toegevoegde waarde toebrengen van een miljoen euro per uur! Wat produceert een havenarbeider dan wel per uur?

Uit het jaaroverzicht van de Vlaamse havencommissie blijkt dat er in 2010 in de Antwerpse haven 6240 havenarbeiders werkten (afgezien van de magazijnwerkers en fruitsorteer-

ders enzovoort) - die gemiddeld 212 dagen per jaar werkten. Omdat een jaar 52 weken van vijf werkdagen, dus 260 dagen heeft, zijn er per dag  $212:260 \times 6240 = 5088$  havenarbeiders aan het werk. Laten we aannemen dat vanwege volcontinuïediensten en weekenden doordeeweeks

van die 5088 havenarbeiders er zo'n 2500 per uur aan het werk zijn. Dan is de toegevoegde waarde € 1.000.000 gedeeld door 2500 = € 400 per havenarbeider per uur.

**Vergelijk die € 400 die een havenarbeider per uur met zijn werk schept met het uurloon dat hij krijgt, dan blijkt hoe hoog de uitbuiting in de havens is opgedreven.**

Maar vinden de havenbedrijven die € 400 per uur dan zo weinig dat ze persé van het Havenwerkersstatuut af willen? Moeten goedkopere en flexibele inhuurkrachten nog meer waarde toevoegen? Ja, ondernemers willen niet gewoon winst, maar maximale winst. Het laatste dubbeltje telt, niet de mens.

Zo beconcurreren stuwadoors als APM, Hutchison en DP World elkaar scherp, maar zorgen zij ook gezamenlijk dat er miljarden gemeenschapsgeld

*Voor de zekerheid werpen havenwerkers blokkades op bij belangrijke toegangswegen tot het havengebied, zoals dat ook bij andere industriegebieden gebeurt.*



besteed worden aan havenaanleg en dat de haventarieven worden verlaagd. Gezamenlijk hebben zij de Rotterdamse banenpool SHB in het faillissement gedrongen, om vrij baan te maken voor goedkope pulparbeid op hun bedrij-

ven. Dit willen de collega's uit de Belgische havens voorkomen. Daarom verdedigen zij het Havenwerkersstatuut. Ook in Rotterdam moet er paal en perk aan pulparbeid worden gesteld. Goed voorbeeld doet volgen!

## Steun De Volle Lading!

Op de gezamenlijke bondsvergaderingen over de nieuwe CAO voor APMT op 16 januari in de Rustburcht werd De Volle Lading uitgedeeld. Daarbij ging een geldemertje rond voor bijdragen in de productiekosten van De Volle Lading. Dat leverde € 84,95 op. De Volle Lading dankt de gulle gevers.

Uit de steun spreekt het belang dat veel APMT-collega's hechten in de verspreiding van De Volle Lading. In de containersector is ons devies: er moet één container-CAO komen en die moet verbindend verklaard worden voor de hele sector - voordat de eerste container op de kades van Maasvlakte twee wordt gezet. Anders stellen APMT2 en RWG hun eigen arbeidsvoorwaarden vast, om de collega's te verdelen en tegen elkaar te laten concurreren. Dat moet voorkomen worden door zelf het echte vakbondswerk te doen: één sector - één CAO! Om deze strijd te ondersteunen willen we De Volle Lading in heel de haven verspreiden. We moedigen daarom alle lezers aan tot financiële steun. En bovendien: iedereen die een euro geeft, krijgt het laatste nummer van de krant Rode Morgen erbij.