

'De toekomst van het havenwerk. Maasvlakte 2 zet discussie op scherp!'

op donderdag 12 april organiseert de **Rode Morgen** een open avond over de toekomst van het havenwerk.

Tijd: 20.00 u - koffie 19.30 uur

Plaats: Rode Morgen
Cronjéstraat 41, Rotterdam



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

Bezoekadres:

Cronjéstraat 41
Rotterdam-Zuid

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

Kijk op: 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

8-3-2012

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

Steunprijs € 0,20



Het onderstaande artikel is als pamflet uitgedeeld op 27 januari aan de poort bij APMT en op 28 februari op de vergaderingen van vakbondsleden bij APMT.

Collega's APMT hebben **kracht** getoond:

Mooie loonsverhoging, maar probleem Maasvlakte 2 niet opgelost!

Bij APMT is sterk gestreden voor een goede CAO. Op 30 januari liep het ultimatum af. Daarna begonnen de acties. Eerst korte onderbrekingen van

het werk om rek- en strekoefeningen te doen. Daarna volgden er vele werkonderbrekingen, variërend van twee tot zeven uur. Uiteindelijk gingen de collega's op dinsdag 21 februari voor onbepaalde tijd in staking. Inmiddels hadden de Duitse en Belgische bonden het werk op uitgeweken schepen besmet verklaard. Drie schepen lagen werkloos bij APM voor de kant, andere schepen dreigden werkloos op zee te moeten ronddobberen. Dit was een vertoon van macht van de collega's. →

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

(Vervolg van pagina 1)

Zelfs Maersk – één van de grootste transportmonopolies van de wereld – stond daar machteloos tegenover. De werkende mensen laten de economie draaien, alleen zij zijn productief. Directies en aandeelhouders hebben (veel) hogere salarissen, meer bonussen en vooral meer praatjes - maar ze produceren niets. Ze weten altijd uit te leggen dat werkende mensen teveel vragen en zo hun eigen belangen schaden - maar uiteindelijk stellen deze praatjesmakers niets voor. Bij elke staking begint bij collega's de gedachte aan een maatschappij zonder dit soort praatjesmakers spontaan op te borrelen.

Een mooie loonsverhoging

Het resultaat van de staking is volgens de Volle Lading echter niet in overeenstemming met de macht die is ontplooid. Jazeker: er is een goede loonsverhoging binnengehaald. Naast de prijscompensatie zullen de lonen gedurende de looptijd van de CAO met 2,75% worden verhoogd en twee keer zal een eenmalige uitkering van 1250 euro worden verstrekt. Daarmee is Wientjes - de voorman van VNO-NCW - mooi te kijk gezet. Vlak voor de staking had hij namens de monopoliebedrij-

ven de nullijn voor alle werkende mensen afgekondigd.

Gebakken lucht over reparatie pensioenleeftijd

Eén van de speerpunten van de staking was de eis dat APMT het verhogen van de pensioenleeftijd zou repareren. Op dit punt is - lees het onderhandelingsresultaat - alleen gebakken lucht binnengehaald. Er zal voor elke collega bij APMT geboren na 1954 een bedrag van 5000 tot 10.000 beschikbaar komen, maar:

- Wie dat gaat betalen? De collega's zelf of APMT - daarover wordt pas in 2014 gepraat en het is ook maar een intentie en we doen het alleen maar als er een 'door de havengemeenschap' (wie is dat?) ondersteunde regeling tot stand komt, waarbij 'derdenpartijen' (Sinterklaas?) hetzelfde bedrag beschikbaar tellen. Kortom, de APMT-directie heeft ondanks de enorme druk op de ketel de gelegenheid gekregen om te ontsnappen.

Maasvlakte 2: probleem niet opgelost

Maar de misser rond het repareren van de verhoging van de pensioenleeftijd valt in het niet bij het verdeel- en heersspelletje dat wordt gespeeld bij de ingebruikneming van Maasvlak-

Wie maken de opzet voor de nieuwe vakbeweging?

De voorzitters van 19 FNV-bonden die de boel op willen doeken hebben zogenaamde 'kwartiermakers' ingesteld, die de nieuwe structuur moeten ontwerpen. De vakbeweging moet 'dichtbij de leden' staan, zo wordt gezegd. Maar hoe dicht staan de commissieleden zelf bij de leden?

Voorzitter **Klijnsma** is ex-staatssecretaris en nu kamerlid voor de PvdA en zegt van zichzelf 'nooit een vakbondsmeisje' te zijn geweest.

De overige vijf hebben carrière gemaakt als manager of consultant. Er zit geen enkel gewoon vakbonds lid in de commissie.

Mevrouw **van Noort** is directeur van de Stichting Nederlands Participatie Instituut, die stimuleert dat werkers aandeelhouder worden. Dicht bij vakbondsleden? De beursvloer is geen werkvloer! Daarnaast heeft zij een adviesbureau. Ze was eerder bestuurder bij Industriebond FNV en FNV Bondgenoten. Later werd ze directeur van FNV Zelfstandigen en van De Burcht, een centrum voor arbeidsverhoudingen in Amsterdam.

De heer **Bluiminck** is manager van ActiZ, een organisatie voor zorgondernemers. Hij was be-

leidsadviseur bij Abvakabo FNV en werkte daarna acht jaar bij de FNV vakcentrale als manager Beleid en lobby.

De heer **Donners** is parttime bestuursadviseur bij CNV Vakmensen, de grootste CNV-bond. Hij is oprichter en partner van A-advies, adviesbureau voor arbeidsverhoudingen. Hij deed ook onderzoek naar laaggeschoolde arbeidskrachten en was projectmanager van het Nederlands Centrum voor Sociale Innovatie.

De heer **Elzinga** is sinds 2007 lid van de Eerste Kamer voor de SP en tegelijkertijd beleidsmedewerker bij FNV Mondiaal. Hij adviseert het FNV-bestuur over samenwerking met Global Union Federations en vakbonden in Afrika en Oost-Europa.

De heer **Kip** is sinds 2007 directeur HR bij Univé-VGZ-IZATriax verzekeraars, vanaf 1 januari Coöperatie VGZ. Eerder werkte hij bij de NS als Hoofd P&O, projectleider Organisatieontwikkeling en directeur Commerce Noordoost en was hij directeur bij werkmaatschappijen van uitzendbureau Start en bij de Stichting IVIO in Lelystad op het gebied van arbeidsmarktontwikkeling en brancheopleidingen. Hij zit ook in enkele raden van toezicht.

(Vervolg van pagina 5)

vre tot Hamburg. Ook de concurrentie tussen de stuwadoors wordt enorm verscherpt. Zij zullen de havenwerkers tegen elkaar uit willen spelen en de aanval op de arbeidsvoorwaarden verscherpen. De grote rederijen kunnen zo hun kosten drukken over de ruggen van de arbeiders.

Daarom is het goed dat de samenwerking tussen de werkers groeit en dat de solidariteit met de strijd van collega's in andere havens wordt getoond. Zie hieronder een deel uit de solidariteitsverklaringen met de strijd van havenarbeiders bij APMT, die via de Rode Morgen binnenkwamen.

Deelnemers aan een demonstratie in Hamburg schreven: *"Jullie strijd heeft betekenis ver buiten Rotterdam, omdat men alle havenarbeiders aan de Noordzeekust tegen elkaar uit wil spelen, zodat zij steeds slechtere loon- en arbeidsvoorwaarden accepteren, ter wille van de winst van de rederijen en havenbazen. APMT Rotterdam terminalbeheerder heeft zich hier als dochterbedrijf van de grootste containerrederij Møller-Maersk ge-*

profileerd als voortrekker - samen met de andere drie grote wereldwijde terminal operators. Daartegen helpt alleen de internationale arbeiderseenheid".

Kom naar de vergadering van de Volle Lading

**woensdag
28 maart 2012 -
20.00 uur**

**Cronjéstraat 41,
Rotterdam-Zuid**

Vanuit Duisburg schreef de districtsleiding van de MLPD: *"Steeds als bij ons in Duisburg de duwboten met containers, erts of kolen voor de staalproductie aankomen of voorbijtrekken, dan is dat een groet uit Rotterdam! Maar dat betekent dat als jullie echt staken, dan komt hier niets meer aan! De internationale productie is zeer kwetsbaar en de transportsector heeft hier een sleutelpositie. Dus blijf vastbesloten!"*

te 2. Midden 2013 begint RWG met de overslag van containers op Maasvlakte 2. Een half jaar later volgt APMT2. Beide bedrijven zullen samen vijf miljoen containers kunnen overslaan. In 2011 zijn er in Rotterdam ruim elf miljoen containers overgeslagen. De concurrentie zal dus enorm toenemen en de havenbedrijven zullen dat benutten om een aanval te doen op de arbeidsvoorwaarden. De directies dromen van pulpcontracten, flexibele roosters en ongelijke lonen. Aan de sjoer- en inhuursector kun je zien hoe dat zich als een olievlek zal verspreiden. Daaraan kan alleen tegenwicht geboden worden als de collega's in de containersector één lijn trekken. Zonder dat tegenwicht is het



toekomstperspectief tamelijk somber. Schouder aan schou-

der, dat kan eigenlijk maar op één manier:

- ♦ *Gelijk loon voor gelijk werk! Weg met jeugdlonen en eideloze loonschalen!*
- ♦ *Vaste banen! Geen tijdelijke banen, uitzendwerk of oproepwerk!*
- ♦ *Vaste roosters! Geen verschoven uren of inhaaldagen - niet opspillen!*
- ♦ *Op die basis: één algemeen verbindend verklaarde CAO voor zowel de containersector als de sjoer- en inhuursector!*

Niet meegaan in verdeel- en heers politiek

Het akkoord dat nu voorlopig is afgesloten gaat daar recht tegenin. Het akkoord dat nu is afgesloten is in strijd met de solidariteit en speelt precies in de kaart van het verdeel- en heersspelletje van de directies. Het gaat om de volgende zaken:

De CAO loopt tot 1 januari 2014, tegen die tijd zijn de arbeidsvoorwaarden bij RWG en APMT2 al bepaald. Zo wordt de strijd

(Vervolg van pagina 3)

voor één goede CAO gedwarsboomd.

In het vierpartijenconvenant wordt afgesproken dat APMT1 en APMT2 aparte CAO's zullen hebben. De belofte dat de CAO's een gelijk niveau gaan krijgen is een loze belofte. Een goede CAO geldt collectief, voor iedereen.

De werkgelegenheidsgarantie geldt niet voor zo'n honderd collega's met een contract voor bepaalde tijd en het geldt ook niet voor de collega's die na oktober 2011 worden aangenomen. Trouwens, wat is dat voor werkgelegenheidsgarantie als 80% van de lading naar APMT2 gaat?

In dit akkoord is precies te zien hoe de reformistische polderpolitiek werkt. Het polderen gaat niet uit van de belangen van de werkende mensen, het polderen gaat altijd uit van de plannen van de kapitaaleigenaars: 'wilt u aparte CAO's, wilt u de verhoging van de pensioenleeftijd niet repareren, wilt u het verdeel- en heers kunnen voortzetten? OK, formuleer het wat prettiger en we gaan akkoord'.

Het is tijd met deze politiek te breken. Het is tijd om vanaf de basis zelf het echte vakbondswerk ter hand te nemen.

Stem voor solidariteit, stem tegen dit akkoord!

De collega's bij APMT hebben getoond wat voor macht de havenarbeiders kunnen ontplooiën. Ze hoeven zich niet neer te leggen bij een akkoord dat het zicht op een goede toekomst ontnemt. Stel je voor hoeveel meer macht de collega's in de containersector gezamenlijk kunnen ontplooiën, als ze gezamenlijk op alle bedrijven voor dezelfde CAO knokken! Dat is het enige waarop een toekomst gebouwd kan worden. Gooi dat niet weg voor de komende jaren! Bespreek de kwestie met je collega's. Mag een mooi stuk strijd uiteindelijk de weg banen voor verdeeldheid? Is het verantwoord om een mooi stuk strijd zo te laten eindigen? Is dat verantwoording nemen voor de toekomst van de jeugd, voor de toekomst van de collega's in de sector, voor je eigen toekomst? Nee, nee en nee! Stem voor solidariteit, stem tegen!

Voor een goed akkoord met:

- ◆ *Echte reparatie van de verhoging van de pensioenleeftijd!*
- ◆ *Eén CAO voor APMT1 en APMT2 als opstap maar een sector-CAO*
- ◆ *Een CAO met de looptijd van een jaar!*
- ◆ *Werkgelegenheidsgarantie voor alle APMT-ers!*



Solidariteit met collega's APMT

Internationale eenheid maakt macht

Tijdens de staking bij APMT bleek het belang van het besmet verklaren in Antwerpen en Hamburg van de uitgeweken Maersk-schepen. Wanneer APMT weinig schade lijdt, omdat de schepen in andere havens toch gewoon zouden worden behandeld, zal ze niet snel toegeven aan de eisen. Deze internationale solidariteit moet stap voor stap worden opgebouwd. De havenwerkers in alle landen staan voor dezelfde problemen en vaak voor dezelfde tegenstanders: de internationale

transportbedrijven en de wereldwijd opererende terminal operators.

Daarom helpt de Rode Morgen mee aan de organisatie van de Internationale Havenwerkers Bijeenkomst in het weekend van 1 en 2 september 2012. Zaterdagmiddag is er een boottocht door de haven waarbij onderling de banden gelegd en verstevigd worden. Zaterdagavond staan cultuur en gezelligheid centraal. Zondag worden ervaringen uitgewisseld en afspraken gemaakt hoe de solidariteit in de praktijk gecoördineerd kan worden.

Door de bouw van nieuwe moderne terminals in Le Havre, Zeebrugge, Londen, Maasvlakte 2 en Wilhelmshaven wordt een gigantische overcapaciteit geschapen in de range van Le Ha-

(Vervolg op pagina 6)