

Steunprijs € 0,20



1-5-2013 Uitgave Havenkern van de Rode Morgen

Hoe de nieuwe ECT-CAO aan alle kanten **tekortschiet**

De vakbondsleden bij ECT krijgen in een referendum een nieuwe CAO voorgelegd. Deze CAO is geen oplossing voor de problemen die er zijn en die er komen - de CAO is zelf een probleem. De reorganisatie van de havenarbeid krijgt met de opening van Maasvlakte 2 in 2014 een nieuwe dimensie.

De nieuwe CAO doet niets tegen ongelijke lonen, flexibele arbeidstijden, pulpcontracten en aparte CAO's

De reorganisatie van de havenarbeid dat was de afgelopen 15 jaar: ongelijke lonen, flexibilisering van de arbeidstijden, ouderen vervangen door rechteloze havenarbeiders

met tijdelijke contracten, uitzendcontracten, parttime contracten, stagecontracten enzovoort. Stuk voor stuk, net als aparte CAO's, zijn dat methoden om de havenarbeiders onderling verdeeld te houden. Voor dat probleem sluit deze CAO de ogen. Als de havenarbeiders vooruit willen komen dan zullen ze die zaken moeten bestrijden om zich makkelijker te verenigen. Dat is het

Op **Maasvlakte2** wordt de **eerste** container in **januari 2014** overgeslagen. Nog **8 maanden** om een fatsoenlijke sector-CAO af te dwingen!

(Vervolg van pagina 1)

eerste punt waarop de ECT-CAO tekort schiet.

De nieuwe CAO biedt helemaal geen werkzekerheid, het sust de ECT-ers in slaap

Maasvlakte 2 is een zone speciaal voor de grootste containerrederijen en de grootste containerstuwadoors. Maasvlakte 2 is aangelegd met drie miljard aan belastinggeld. De uitbreiding van de infrastructuur om al die containers aan en af te voeren (spoor, tunnels, uitbreidingen) kost ook nog eens zo'n drie miljard. In 2014 komt er vijf miljoen TEU aan overslagcapaciteit bij. Dat kan allemaal voor die grote rederijen en die grote stuwadoors. Op Maasvlakte 2 komen de modernste terminals met de achterlijkste arbeidsvoorwaarden. Dat belastinggeld is er voor de grote monopolies, niet voor de gewone arbeiders. Volautomatische terminals - die bij ECT, APMT1, Uniport en RST - doen op dit moment twaalf miljoen TEU per jaar en RWG en APMT2 gaan vijf miljoen TEU wegtrekken.

De nieuwe CAO pretendeert dat de ECT-ers nu vijf jaar werkzekerheid hebben

ECT belooft namelijk niemand te ontslaan zolang het volume op de Maasvlakte-terminals van ECT niet met meer dan 20% is gedaald. Die daling zal vanzelf plaatsvinden als RWG en APMT2 vollopen. Die daling kan ook plaatsvinden doordat nieuwe terminals in Londen, Wilhelmshaven en Antwerpen lading wegtrekken. Die daling kan zelfs plaatsvinden door een een-tweetje tussen APMT en ECT. En dan hebben we het nog niet over de effecten van de economische crisis. De ECT-ers moeten zich voorbereiden op een strijd tegen ontslagen en deze CAO sust ze in slaap terwijl ze wakker moeten blijven. Ze moeten een eenheid vormen met de collega's van de andere containerbedrijven en de sjoer- en inhuursector. Dat is het tweede punt waarop de ECT-CAO tekort schiet.

De nieuwe CAO baant de weg voor een CAO-loze zone op Maasvlakte 2

Heeft iemand al gezien wat voor arbeidsvoorwaarden er op Maasvlakte gaan gelden? Is er overleg geweest met de bonden? Nee, nee en nog eens nee. Als het aan APMT2 en RWG (de twee nieuwe terminals) ligt dan komt er ook geen overleg en geen CAO, maar wel nog veel meer flexibele, goedkope en rechteloze

arbeidskrachten. Daarom moet er één CAO voor de hele containersector komen die ook algemeen verbindend wordt verklaard voor de nieuw containerterminals. Door een CAO van vijf jaar af te sluiten wordt dat een vage droom voor een

verre toekomst, terwijl RWG en APMT2 al in 2014 op Maasvlakte 2 van start gaan. Dat is het derde punt waarop de ECT-CAO tekort schiet.

De ECT-CAO verdient afgewezen te worden!

Maasvlakte 2 vakbondsvrije zone?

Vier grote concerns beheersen wereldwijd 50% van de overslag van containers. Dat zijn HPH (eigenaar van ECT), APMT, DP World en PSA. In 2014 opent op Maasvlakte 2 RWG - een samenwerkingsverband van DP World en vier rederijen (MOL, Hyundai, APL en CMA CMG), die nu nog bij ECT worden geladen en gelost. APMT heeft al een terminal op Maasvlakte 1 en krijgt er een terminal op Maasvlakte 2 bij. Dat worden de twee modernste terminals in Rotterdam. Als je ziet hoe die grote concerns wereldwijd lak hebben aan de belangen van de havenarbeiders en hoe ze - desnoods met geweld - de vakbondsorganisaties proberen te breken, dan weet je dat het in Rotterdam nog een hele strijd gaat worden.

DP World in Londen en Sukhna

DP World opent eind dit jaar zijn containerterminal London Gateway, die moet uitgroeien tot een capaciteit van 3,5 miljoen teu. Het wordt een supermoderne terminal met iets minder moderne arbeidsvoorwaarden... DPW weigert met de vakbond Unite te praten. DPW wil zijn eigen vakbondsvrije zone.

Bij DP World is het overal vechten voor je rechten. Stakende truckchauffeurs en schoonmakers legden de containeroverslag op de DP World Vallarpadam terminal in Kochi (India) tot 14 februari elf dagen stil voor loonsverhoging en hogere toeslagen.

Ook de Egyptische havenwerkers in Sukhna kunnen iets vertellen over DP World. Voor de erkenning van hun bond en voor hogere lonen en toeslagen hebben de havenwerkers

(Vervolg op pagina 4)

(Vervolg van pagina 3)

stakingen en blokkadeacties gehouden bij de DP World terminal. Die liet militaire tanks op ze afsturen en een aantal van hen gevangen zetten. Toen de collega's uiteindelijk een aantal verbeteringen in een akkoord wisten vast te leggen, probeerde DPW daar weer onder uit te komen.

HPH in Hongkong

Sinds 28 maart staken de havenwerkers van Hutchison International Terminals (HIT). HIT is net als ECT een dochterbedrijf is van HPH. HPH is in handen van de Chinese miljardair Li Ka Shing. In de zestien jaar sinds 1997 hebben de havenwerkers die door HIT worden ingehuurd hun loon zien dalen met zeven procent - nog afgezien van de inflatie. De havenwerkers eisen naast 20 procent loonsverhoging ook betere arbeidsomstandigheden. Zij moeten vaak overuren draaien en 24 uur achtereen werken, waarbij de kraanbestuurders niet naar beneden mogen voor een sanitaire stop. Dat moeten ze zelf maar oplossen.

APMT in Tanger

Havenwerkers bij APMT in Tanger (Marokko) hebben maan-

den actie moeten voeren en staken om hun vakbond erkend te krijgen. APMT liet de politie tegen de stakers optreden en verschillende collega's arresteren. Toen de Marokkaanse rechter uiteindelijk hun recht op een vakbond erkende, ontsloeg APMT vier leidende collega's. Opnieuw waren stakingen en steun van de ITF nodig om APMT tot serieuze CAO-onderhandelingen te dwingen.

Wat gaan ze doen in Rotterdam?

Je kunt je natuurlijk in slaap laten sussen door praatjes dat een vakbondsdelegatie nog wel een keer met het management van RWG en APMT2 gaat praten. Je kan natuurlijk denken dat in Rotterdam niet kan gebeuren wat in Honkong, Sukhna, Tanger en Londen gebeurt. Maar als deze monopoliebedrijven elders politie op havenwerkers afsturen en vakbonden niet erkennen, zullen zij zich in Rotterdam dan ineens beter gedragen dan in de rest van de wereld? Hun optreden bewijst de noodzaak van een sector-CAO voor alle containerbedrijven in de Rotterdamse haven. Dan ontstaat een breed front van havenwerkers die niet tegen elkaar uitgespeeld kunnen worden. Dan kan de CAO algemeen verbindend verklaard

worden, dan kunnen die wereldspelers op Maasvlakte 2 niet de vakbond weren en hun eigen regels stellen.

(En nog beter is contact opnemen met de collega's in andere havens, voor een internationaal

front tegen de 'global network operators').

Eén goede sector-CAO voor de containersector met gelijke lonen, vaste banen en vaste arbeidstijden!

Brochure 3:

'Om de toekomst van het havenwerk de internationale solidariteit'

Tijdens de viering van 25 jaar De Volle lading presenteerde de Rode Morgen zijn derde brochure aangeboden in de serie: "Om de toekomst van het havenwerk".

De nieuwe brochure behandelt de geschiedenis van de internationale strijd vanaf eind negentiende eeuw. De havenwerkers steunden elkaar bij stakingen. In die strijd werd de ITF opgericht - want internationale solidariteit is noodzaak. Juist havenwerkers begrijpen het belang hiervan - zoals bij de staking van de 500 havenwerkers in 1997 in Liverpool. Hierbij werd de International Dock-



workers Conference (IDC) opgericht, omdat de ITF-leiding weigerde schepen besmet te verklaren en de leden van IDC dit juist tot hun internationalistische plicht rekenden.

De brochure beschrijft de successen kritisch: "Port Package-2 is met succes door Europa-

(Vervolg op pagina 6)

(Vervolg van pagina 5)

brede actie geblokkeerd. Maar de uitbreiding van rechteloze pulparbeid is in Rotterdam en andere havens niet gestopt, maar juist versneld. Dat klopt niet. Je kunt niet in Straatsburg en Brussel demonstreren – en in Rotterdam accepteren. Daarom moet de internationale vakbondsactie tegen Port Package-3 worden uitgebreid met de eenwording en solidaire wederzijdse ondersteuning van havenwerkers op de werkvloer – waar alleen de belangen van de huidige en toekomstige havenwerkers tellen. Dat is geen eenvoudige taak, maar het is wel noodzakelijk. Internationale vakbondsactie mag niet afhankelijk zijn van de reformistische vakbondstop.”

De Internationale Havenwerkers Conferentie (IHC), die vorig jaar september in Rotterdam bijeenkwam, wordt ook besproken. De IHC stelt dat de praktische solidariteit bij acties en stakingen onderling vertrouwen vereist, dat groeit met wederzijdse discussies en onderlinge bezoeken van havenarbeiders.

Een handvol rederijen beheersen het zeevervoer en een even klein aantal internationale terminaloperators maken de dienst uit in de wereldhavens.

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

**woensdag
22 mei 2013**

20.00 uur

**Cronjéstraat 41,
Rotterdam-Zuid**

Die willen overal de crisislasten afwentelen en pulparbeid invoeren. Vandaar de titel van de nieuwe brochure: "Internationale solidariteit belangrijker dan ooit!"

De brochure telt 20 blz. en kost € 2 en is te verkrijgen door € 3 over te maken op rekening 4428359 t.n.v. Stg. Rode Morgen te Rotterdam o.v.v. 'brochure 3'.



(Vervolg van pagina 8)

teerde artikelen uit de 200 uitgaven van De Volle Lading - met foto's van acties over al die jaren.

Het viel de bezoekers direct op dat er de eerste jaren, vanaf april 1988 weinig foto's, maar wel veel zelf getekende cartoons in stonden. Deze zeggen vaak meer dan een heel artikel. Ze moeten maar weer terugkomen in de komende nummers! Bert Voogt en Jeroen Toussaint gaven toelichting op de beschreven acties waaraan zij vaak zelf actief hadden deelgenomen. Bijvoorbeeld de strijd om één non-bulk-CAO in de haven in 1991.

De SHB-collega's hebben zich altijd voor een goede en gezamenlijke CAO ingezet en daarom richtten de havenondernemers hun pijlen op die strijdbare de SHB-ers.

Ook de grote Europawijde acties tegen Port Package II kwamen langs, met de grote demonstraties in Rotterdam en Barcelona die leidden tot intrekking van Port Package II.

Daarover berichtte De Volle Lading kritisch dat de bondsleiding wel in Straatsburg protesteert, maar in Rotterdam Port Package I en II met de A, B en C-arbeid en de pulpcontracten in feite accepteert. De kop van de eer-

ste uitgave van De Volle Lading: *"Stukgoed: 'NIEUW, NIEUW' met arbeidsvoorwaarden van 30 jaar geleden"* is nog steeds geldig, zeker voor Maasvlakte 2.

Tijdens de bijeenkomst werd ook de derde brochure in de serie 'Om de toekomst van het havenwerk' toegelicht. Het eerste exemplaar van deze brochure werd aangeboden aan een vertegenwoordiger van de IHC uit Lübeck, die er 600 kilometer rijden voor over had om de solidaire groeten uit de Duitse havens over te brengen. In hun groetbericht zeggen de Duitse collega's: *"We weten, welke moeite het kost om gezamenlijk met de collega's regelmatig een bedrijfskrant uit te geven die verbonden is met de dagelijkse problemen van de arbeiders, die hun oriëntering geeft en overtuigend de strijd voor de socialistische toekomst propageert"*.

Een solidariteitsverklaring met de stakende havenarbeiders in Hongkong bij Hutchison Port Holdings (ook eigenaar van ECT) werd door alle aanwezigen gesteund.

Rotterdams Rood zong enthousiast hun nieuwe havenlied. Daarna trad Bertus van der Horst op met nieuwe en oude liederen, zoals 'ME, Weg ermee' - nog uit de tijd van de havenstaking van 1979. Wie er niet bij kon zijn heeft wat gemist!

25 jaar havenbedrijfskrant

Op zaterdagmiddag 20 april werd de vijfentwintigste verjaardag gevierd van De Volle Lading - de bedrijfskrant van de Rode Morgen voor de havens. Vrienden van De Volle Lading kwamen bijeen in het bureau van de Rode Morgen. Daar was een tentoonstelling van 20 platen met geselecteerd



➤ (Vervolg op pagina 7)



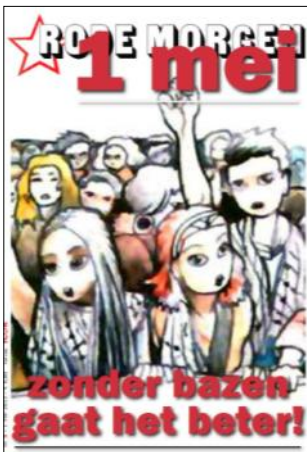
De Rode Morgen is lid van de Internationale Coördinatie van Revolutionaire Partijen en Organisaties - www.icor.info

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 per maand 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

1-5-2013

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