

Steunprijs € 0,20



29-5-2013 Uitgave Havenkern van de Rode Morgen

Actief vakbondsverzet tegen CAO-loze Maasvlakte!

Op 22 mei werd Maasvlakte 2 voor de tweede keer 'geopend'. In juli vorig jaar kwam Beatrix opdraven om de zee-wering te sluiten. Nu gaf Schultz van Haegen (minister van Infrastructuur en Milieu) acte de présence op de datum dat schepen die aan de nieuwe kades afmeren havengeld moeten gaan betalen. De havenbestuurders en de havenmonopolies zitten nooit verlegen om een feestje als het om Maasvlakte 2 gaat. Een deel van Maasvlakte 2 werd feestelijk ingericht met een reuzenrad en een tribune. Er werden prijzen verloot en een vloot van 15 schepen kwam enthousiast

voorbij varen, want we zijn blij.

Twee keer drie miljard

Maasvlakte 2 werd begroot op een kleine drie miljard euro. Het havenbedrijf en de staat legden wat belastinggeld bij elkaar en de rest werd geleend bij gemeente, rijk en banken. Een nieuwe financiële zeepbel in de maak. Voor nog eens een slordige drie miljard wordt het wegen- en spoorwegnet uitgebreid - vooral om containers af en aan te voeren. Als het om Maasvlakte 2

Op **Maasvlakte2** wordt de **eerste** container in **januari 2014** overgeslagen. Nog **7 maanden** om een fatsoenlijke sector-CAO af te dwingen!

(Vervolg van pagina 1)

gaat zitten staat en grote ondernemingen nooit om geld verlegen. Of beter: terwijl de sociale sloop al jaren voortwoekert is er voor de projecten van het grote kapitaal altijd voldoende geld.

Geen CAO bij APMT 2 en RWG?

De belastingbetaler zal er niet van profiteren: monopoliebedrijven nemen graag, maar geven nooit. De havenarbeiders zullen er ook niet van profiteren. In 2014 gaan de containerterminals RWG en APMT 2 van start, met een gezamenlijke capaciteit van vijf miljoen TEU. Daarmee wordt de totale capaciteit van containeroverslag in Rotterdam met 40% uitgebreid. De concurrentie tussen de containerstuwoords zal toenemen. Tijdelijke banen, ongelijke lonen en flexibele arbeidstijden nemen toe. Door de toenemende concurrentie zal de druk van de directies om deze trend versterkt door te zetten alleen maar groeien.

Daar komt nog een belangrijk ding bij: wat worden de arbeidsvoorwaarden bij RWG en APMT 2? Met nog een half jaar te gaan is er nog steeds geen CAO voor deze terminals. De bedrijven lijken helemaal niet

van plan een CAO af te sluiten. DP World zal het management over RWG voeren - zoals ze ook het management voert over de dit jaar geopende London Gateway-terminal. In London weigert ze met de vakbonden te praten. En de afstand London-Maasvlakte is niet zo groot.

Geen woorden maar daden

Een bondsbestuurder meldde op het NOS-journaal van 18.00 uur een dag eerder dat hij altijd al gezegd had dat Maasvlakte 2 een bedreiging was van de werkzekerheid en dat het tot arbeidsonrust zou leiden. Tsja.

Maar het is nog veel meer dan dat. Maasvlakte 2 wordt zonder actief vakbondsverzet tot een bedreiging van de arbeidsvoorwaarden en de vaste banen in de hele containersector. Het dreigt de havenwerkers meer en meer tot elkaars concurrenten te maken en als er niet snel iets wordt gedaan dan is Maasvlakte 2 straks een CAO-loze en vakbondsloze zone.

Op de dag van de opening nam ook een FNV-boot met bondsbestuurders en vakbondskaderleden deel aan de vloot. Kaderleden die actief waren geweest in het zelfstandige comité Solidaire Haven hebben hun spandoeken tegen pulparbeid en ontslagen weer

voor de dag gehaald. Er zal echter meer dan 'arbeidsonrust' nodig zijn om de belangen van de havenarbeiders te verdedigen. En als bondsbestuurders zich tot protest in bootjes beperken, dan zullen de havenwerkers hun eigen weg moeten gaan. Het is de hoogste tijd om daar serieus werk van te maken. De Volle Lading stelt als eisen voor:

- Gelijk loon voor gelijk werk! Weg met eindeloze loon-schalen en jongerenlonen!
- Vaste banen! Weg met tijdelijke contracten, uitzendbanen en oproepbanen!
- Vaste arbeidstijden! Weg met opschakeldiensten en opspillen!
- Op die basis één goede algemeen verbindend verklaarde CAO voor de hele sector!

ILS: Maasvlakte 2 in het klein

Stel: je jaarcontract bij ILS loopt af en de directie biedt je een nieuw contract aan. Je kan kiezen tussen werkloosheid en een contract voor de E6-dienst. De E6-dienst? Ja de E6-dienst. Nooit van gehoord? Wij ook niet, tot voor kort.

De E6-dienst is bedacht door de directie en goedgekeurd door de OR. Je krijgt een contract van een half jaar. Het rooster, dat eigenlijk de naam van rooster niet mag hebben, is als volgt: één week dagdienst (met de mogelijkheid tot opspillen naar de avonddienst), één week avonddienst (met de mogelijkheid tot opspillen naar de nachtdienst). Aansluitend aan de avonddienst is er een weekenddienst

(op zaterdag of op zondag moet één dienst worden gewerkt).

Je bouwt in dat half jaar maar elf snipperdagen op en die snipperdagen hebben de waarde van 0,84 dienst!

Rechteloze loonslaven of handelen als vakbond?

Maar goed: wat kies je dus als je moet kiezen tussen werkloosheid en de E6-dienst? Dan kies je maar voor de E6-dienst. Zo worden havenarbeiders - als ze in hun eentje tegenover de baas staan - rechteloze loonslaven. Precies daarom hebben onze grootvaders en overgrootvaders vak-

(Vervolg op pagina 4)

(Vervolg van pagina 3)

bonden opgericht. Samen kan je tegen de baas een vuist maken, alleen ben je machteloos.

ILS laat zien wat er gebeurt als er geen vakbond is, of als de vakbond niet meer echt als vakbond functioneert. ILS laat in het klein zien wat de transportmonopolies straks op Maasvlakte 2 in het groot willen realiseren: een vakbondsloze en CAO-loze zone.

Handen af van de CAO!

De brutaliteit van de ILS-directie moet onmiddellijk afgestraft worden. In een bondspamflet is te lezen dat een bestuurder wil gaan praten met directie en OR - hij wil antwoord op allerlei vragen.

Kom op zeg! Waar is het gevoel voor eigenwaarde?

Er is maar één reactie mogelijk: de E6-dienst is in strijd met de CAO die met de bond is overeengekomen, de E6-dienst moet ogenblikkelijk worden ingetrokken en de collega's in de E6 dienen een normaal rooster te krijgen. Handen af van de CAO!

ECT-CAO schiet ernstig tekort

De nieuwe ECT-CAO is zeker geen stap vooruit. Het is mooi als ouderen korter kunnen werken met een goede regeling - en als ze niet tot hun 67ste door hoeven te pezen. Maar de ouderen moeten zich ook inspannen om de haven op een goede manier aan jongeren door te geven. Jongeren hebben recht op vaste banen, gelijk loon en vaste arbeidstijden. Op al die punten schiet de ECT-CAO ernstig tekort.

Jongere collega's zijn ontevreden - dat is al op een aantal vakbondsvergaderingen gebleken. De les van deze CAO is dat de jongeren zelf in beweging moeten komen als ze hun situatie willen verbeteren. De koppen bij elkaar steken, vakbondsvergaderingen bezoeken, eisen opstellen, actie voeren: kortom niet afwachten, maar zelf het echte vakbondswerk ter hand nemen.

En verder: zo lang Maasvlakte 2 een vakbondsloze en CAO-loze zone blijft, heb je helemaal niets aan deze CAO. Dan dreigt voor jong en oud ontslag en rechteloosheid.

(Vervolg op pagina 5)

Waarom zou ECT minder dan 20% overslag kwijtraken?

Voor wie nog gelooft dat de nieuwe CAO vijf jaar werkzekerheid brengt: wordt wakker! ECT belooft niemand te ontslaan zolang het volume niet met 20% is gedaald. De Volle Lading gaf een brochure uit over Maasvlakte 2. Daarin is onder andere het volgende te lezen: "Op Maasvlakte 2 zullen in 2014 RWG en APMT twee van start gaan. De capaciteit van de containeroverslag in de Rotterdamse haven wordt dan in één klap uitgebreid van 13 naar 18 miljoen TEU. Zowel RWG en APMT2 als ECT zullen op Maasvlakte 2 verder kunnen uitbreiden. Wanneer Maasvlakte 2 volledig operationeel is, dan is een extra capaciteit van 17 miljoen TEU ge-

schapen." Niet alleen in Rotterdam wordt overcapaciteit geschapen. In de Hamburg-Le Havre range wordt nu ruim 40 miljoen TEU overgeslagen: "De uitbreiding in de komende pakweg tien jaar in de Hamburg-Le Havre range is zo'n 26,5 miljoen TEU." Als de capaciteit van de containeroverslag in Rotterdam volgend jaar met 40% toeneemt en van Hamburg tot Le Havre de komende tien jaar met bijna 70%, waarom zou ECT de komende jaren dan meer dan 80% van haar overslag behouden?



Havencongres: inkoppen naast het doel

Het congres van FNV Havens op 24 mei werd bezocht door zo'n 130 mensen. De punten die door de bondsleiding met

een havenklas waren voorbereid - zoals regels voor de

(Vervolg op pagina 6)

(Vervolg van pagina 5)

VAB's - werden besproken en aangenomen.

Een filmpje over de protestboottocht tijdens de officiële opening van Maasvlakte 2 op 22 mei schiept de sfeer van effectieve bondsactie.

Het congres zou de uitgelezen gelegenheid zijn geweest om de ware bedoelingen van de containeroverslagbedrijven met Maasvlakte 2 te bespreken. En natuurlijk had besproken moeten worden met welke eisen en met welke acties effectief voor de belangen van de havenarbeiders opgekomen kan worden. Maar deze inkoopertjes belanden jammerlijk naast het doel.

Podium voor de baas

Een vertegenwoordiger van de ondernemersorganisatie Deltalinqs kreeg ruim baan om op dit vakbondscongres een praatje te houden. Hij zei botweg dat Deltalinqs geen partij is, dat de bond met ieder bedrijf afzonderlijk de werkzekerheid moet regelen. Toch staat op de site van FNV Havens: *"Nu moeten wij gezamenlijk optrekken en met de werkgevers eerlijke en rechtvaardige afspraken maken over langer doorwerken, baanzekerheid, toekomst en perspectief."*

Kom naar de vergadering van de Volle Lading

**woensdag
19 juni 2013
20.00 uur**

**Cronjéstraat 41,
Rotterdam-Zuid**

Op de algemene ledenvergadering van de FNV in de havens op 20 december was besloten tot acties voor behoud van banen en tot een ultimatum. De bestuurders noemden het later een vóór-ultimatum en daarna werd de hele banenkwestie verplaatst naar het havencongres. Daar moest een wakkere congresganger na sluiting nog gauw roepen: hoe zit het met het ultimatum? Het bondsbestuur kwam weer met het verhaal dat er eerst gesprekken met het Havenbedrijf gevoerd gaan worden - maar praatjes vullen geen gaatjes. Een gezamenlijke en vastbesloten strijd is nodig - voor één sector-CAO - met gelijke lonen, vaste banen en vaste arbeidstijden voor alle collega's in de haven!

(Vervolg van pagina 8)

dat op 16 januari 450 arbeiders van een fabriek van het PSA-concern (Peugeot en Citroën) in Aulnay bij Parijs in staking gingen tegen de sluiting van hun fabriek. Hun aantal verminderde later tot rond de 200.

Een lezer vroeg de redactie hoe die stakers het maandenlang vol konden houden zonder stakingsuitkering en hoe zij de autoproductie konden verminderen tot tien procent, ook al werkte de meerderheid van de collega's door?

De stakers hadden zich goed georganiseerd en besloten



over de onderhandelingen en de acties namen zij gezamenlijk op vergaderingen. Maar het belangrijkste is de solidariteit - de brede solidaire steun uit de andere PSA-fabrieken, uit heel Frankrijk en ook internationaal. Er werd 900.000 euro aan giften bijeengebracht. Op een solidariteitsfeest van Opel in Bochum werd duizend euro opgehaald en door Opelarbeiders zelf naar Aulnay gebracht. Door deze hartverwarmende solidariteit hielden ze het vier maanden vol.

In een verklaring van de stakingsleiding over de beëindiging van de staking op 17 mei staat: *"De buitengewoon grote ondersteuning van tienduizenden werkers is het doorslaggevende bewijs dat de staking juist was."* Zij hebben de sluiting niet kunnen voorkomen, maar PSA wel tot een reeks toegevingen gedwongen: aanzienlijke verbeteringen van de afvloeiingsregelingen in het hele concern - PSA wil nog een vestiging waar 660 mensen werken sluiten. Het weer in dienst nemen van vier arbeiders die als straf voor acties ontslagen waren - zij vallen dan onder het sociale plan. Ook het ontslag van kaderleden wordt teruggedraaid, de straf- en disciplinaire maatregelen zijn geannuleerd en er zijn schriftelijke garanties voor overplaatsingen gegeven.

Hoe houden zij dat vol?



De Rode Morgen nummer zes schreef over de situatie in de auto-industrie en de strijd van de collega's daar. In het artikel stond

(Vervolg op pagina 7)



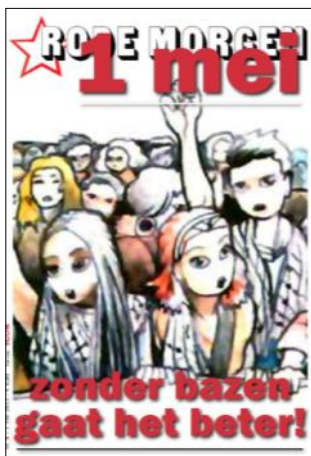
De Rode Morgen is lid van de Internationale Coördinatie van Revolutionaire Partijen en Organisaties - www.icor.info

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

29-5-2013

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