



14-1-2014 - Uitgave Havenkern Rode Morgen

# Ontslag- vergoedingen maken alleen **APMT** blij

Bij APMT zijn de onderhandelingen over een CAO voor APMT1 afgebroken. Omdat APMT1 binnen een of twee jaar 80% van het werk kwijtraakt aan APMT2, is de werkgelegenheid het voorname punt in de onderhandelingen.

Links en rechts worden er afleidingsmanoeuvres gelanceerd, maar de collega's moeten zich niet in slaap laten sussen.

## Waar komen nieuwe lijnen vandaan?

De directie verspreidt overal het verhaal dat ze heel serieus in onderhandeling is over nieuwe lijnen.

Dat zal best.

Omdat veel lijnen verschuiven naar APMT2 en RWG, is elke containerterminal

in onderhandelingen over nieuwe lijnen. Er komt nauwelijks werk bij, maar doordat de capaciteit met 40% wordt uitgebreid moet elke terminal opnieuw onderhandelen met de rederders.

Ook aan de 20% die APMT1 'overhoudt' zal door andere terminals worden getrokken. Het eindresultaat is hoe dan ook dat de 'oude' terminals geza-

*Vervolg  
op  
blz. 2*

**Vervolg  
van  
blz. 1**

menlijk ongeveer 40% van hun werk zullen verliezen.

### **Ontslagen accepteren in ruil voor vergoeding is doodlopende weg**

Ook in het vakbondspamflet is een drogredenering te lezen: 'APMT wil geen werkgelegenheidsgarantie afgeven dus gaan we een hoge ontslagvergoeding eisen: twee keer de oude kantonrechttersformule'.

Ben je 45 jaar oud en acht jaar in dienst, dan levert twee keer die kantonrechttersformule 21 maandlonen op plus 8% vakantietoeslag. Stel dat APMT straks 150 man wil ontslaan, wat zou ze dat dan kosten: 20 miljoen euro? Dat is heel veel geld, maar had de bond al niet eens berekend dat met APMT2 24 miljoen euro per jaar aan loonkosten wordt bespaard? En is 20 miljoen niet een schijntje, vergeleken met de honderden miljoenen die APM in APMT2 investeert?

Twee keer de oude kantonrechttersformule eisen is de doodlopende weg van het gepolder, van het reformisme: de scherpe kantjes eraf vijlen zodat de plannen van de baas in grote lijnen door kunnen gaan. Resultaat: arbeiders op straat, geen toekomst voor de jeugd. Blij met

21 maandlonen? Wat heb je daar aan als je straks in de bijstand zit? De enige die blij is met zo een regeling is APMT: het kost wat, maar je bent wel van de mensen af.

### **APMT1 = APMT2**

Nog zo'n fijne smoes is dat APMT2 een heel ander bedrijf is dan APMT1. Een heel ander bedrijf - maar wel dezelfde eigenaar, dezelfde directeur en dezelfde lijnen. Het verschil: meer winst, minder personeel. APMT moet verantwoordelijk gehouden worden voor de hele ontwikkeling.

Strijd voor elke arbeidsplaats is noodzakelijk, zeker nu de werkloosheid tot grote hoogte stijgt. Strijd voor arbeidstijdverkorting zonder inleveren is noodzaak, nu een nieuwe automatiseringsgolf door de haven spoelt.

**● Voor een echte  
werkgelegenheids-  
garantie, strijd voor  
elke arbeidsplaats!**

**● Arbeidstijdverkor-  
ting zonder inleve-  
ren, automatisering  
moet geen banen  
kosten!**

# **10.000 vakbondsleden demonstreren tegen sloopbeleid regering - havenwerkers afwezig - waarom?**

Op 30 november eind vorig jaar kwamen 10.000 vakbondsactivisten in Utrecht bij elkaar om te manifesteren en te demonstreren tegen de crisispolitiek van de regering en de bedrijven. De vakbondstop sprak over een campagne voor meer koopkracht en echte banen. Radio, TV en kranten hadden er vooraf en achteraf nauwelijks aandacht voor. Dat zijn we wel gewend. De media besteden liever aandacht aan het verkopen van het crisisprogram van de regering ('het kan niet anders', 'het geld is op') en aan het tegen elkaar opzetten van de werkende mensen (Wilders).

Wat wel raar is, is dat het vakbondsapparaat in de haven niet volop in beweging was gezet om de vakbondsleden te mobiliseren. Het protest in Utrecht werd in de haven gewoon doodgezwegen, net als in de pers. Waar mensen uit de zorg, de schoonmaak en de WSW massaal waren opgekomen, daar ontbraken de havenwerkers. In de zorg, WSW en schoonmaak was door actieve vakbondsleden veel propaganda gemaakt onder de col-

lega's om naar Utrecht te komen - in de haven bleef het stil. Waarom?

Havenwerkers willen toch ook meer koopkracht en echte banen? Worden de havenarbeiders niet getroffen door de afbraak van de zorg, de afbraak van de ontslagbescherming, de afbraak van de WW? Worden hun kinderen en familie niet getroffen door sloop van de WSW, de Wajong, door werken met een uitkering, door verlaging van de huurtoeslag? De havenwerkers hadden daar massaal aanwezig moeten zijn om het protest tegen de regering en de bedrijven met hun aanwezigheid meer kracht te geven. Dit zijn geen zaken die in de haven uitgevochten kunnen worden - daar is een strijd van alle werkende mensen samen voor nodig. Het vakbondsapparaat in de haven is ernstig tekort geschoten: geen pamfletten, geen affiches, geen toespraken in de schaft, geen bekendheid voor het gratis busvervoer. De collega's in de haven moeten het vakbondswerk zelf ter hand nemen - anders komt er niets van terecht.

# Loze peptalk van Westerhoud

ECT-directeur Westerhoud heeft in een paar sessies het hele personeel toegesproken. Hij vertelde dat hij voor de baan van elke ECT-er zou gaan knokken. Hij mengde zich na afloop met een hapje en een drankje onder de collega's.

Waar vind je nog zo'n baas? Maar het is dezelfde baas die collega's zonder kernfunctie er uit knikkerde, dat dan weer wel. En het is dezelfde baas die de opdrachten van Hutchison uitvoert, dat toch ook. Als Westerhoud moet kiezen tussen de banen van ECT-ers en de winsten van de aandeelhouders, dan kiest hij toch voor die winsten.

## Wij of zij, of wij of zij!

Peptalk, drankjes en hapjes zijn bedoeld om bij de ECT-ers een

gevoel te kweken dat arbeiders samen met de directie de handen in elkaar moeten slaan om de concurrentie de baas te worden. Dat eindigt in het accepteren van slechtere arbeidsvoorwaarden en ontslagen. Dat leidt tot verdeeldheid tussen de havenarbeiders in de containersector.

Beter is het om die concurrentie te laten varen en de handen ineen te slaan met de collega's uit de containersector. Gezamenlijk met die collega's de strijd voor één CAO oppakken. Dat leidt tot betere arbeidsvoorwaarden en behoud van banen. En tot minder winst, zeker. Want dat is het verschil tussen wij (havenarbeiders) of zij (aandeelhouders) en wij (ECT-ers) of zij (de concurrentie).



Wie De Volle Lading iedere vier weken gratis per e-mail wil ontvangen: mail dit verzoek naar **dvl@rodemorgen.nl**

# **Bij RPS, Matrans en ILS zijn de CAO's verlopen: kies voor één CAO!**

Vrijdagmiddag 10 januari verzamelden zich 50 RPS-ers voor het kantoor bij Uniport. Directeur Keiman werd opgeroepen: ga eindelijk eens onderhandelen over een nieuwe CAO, omdat de oude al ruim 15 maanden is verlopen.

Keiman kwam naar buiten, ging niet in discussie, maar herhaalde arrogant zijn weigering om met de CAO-onderhandelingsdelegatie aan tafel te gaan zitten. Hij eist dat FNV-bestuurder Bos eerst zijn excuses aanbiedt voor een 'valse beschuldiging van bedrog'.

Maar dit is een smoes voor eindelijk uitstel. Hij wil het liefst helemaal geen CAO afsluiten.

Collega's van Uniport kwamen in de middagpauze hun solidaire steun betuigen aan de RPS-ers. Na afloop werd er in de kantine van Uniport gesproken over de volgende stap in de strijd voor een CAO.

## **Sjorders en inhuur cruciaal in de containersector**

Besproken werd het belang van een gezamenlijke actie van de hele sjour- en inhuursector.

De verregaande automatisering op Maasvlakte 2 lijkt ertoe te leiden dat straks alleen nog collega's uit deze bedrijven op een boot komen.

Bij acties kunnen zij dan een cruciale rol spelen. Juist daarom willen de havenbedrijven meer verdeeldheid zaaien tussen havenarbeiders van verschillende bedrijven - tussen oud en jong, tussen vast en tijdelijk - en met ongelijke lonen.

Die verdeeldheid heeft een bepaalde invloed en daarom is het niet makkelijk één sector-CAO tot stand te brengen.

Terwijl de havenarbeiders juist eenheid en één CAO nodig hebben.

In april 2011 hebben de sjorders met hun 48-uursstaking laten zien dat ze eensgezind kunnen strijden. Helaas lieten ze daarna het initiatief liggen en verdween de sector-

*Vervolg  
op blz. 6*

**Vervolg**  
van blz. 5

CAO in de prullenmand.

## Een gouden kans

Alleen door een gezamenlijke strijd kunnen de problemen van aparte CAO's, flexibele arbeidstijden, geen vaste banen, ongelijke lonen en de bond buiten spel zetten worden opgelost.

Het komt goed uit dat zowel bij RPS, als bij Matrans en ILS de CAO's verlopen zijn. Een gouden kans voor een sector-CAO.

Ook sjobedrijf Matrans (net als RPS van Vervat) schuift onderhandelingen over de CAO al meer dan 15 maanden vooruit. Maar toen de sjorders eind november op zondag een langzaam-aan-actie begonnen, riep de baas de collega's van Matrans direct maandagmiddag bijeen en beloofde daar dat hij binnen een week met een CAO-voorstel zou komen.

Intussen heeft de leiding van Matrans een nieuwe smoes: de

onderhandelingen over de CAO moeten worden uitgesteld tot er duidelijkheid is over een contract met het nieuwe containerbedrijf RWG op Maasvlakte 2.

Zo probeert Matrans het initiatief weer te herpakken en de collega's voor voldongen feiten te plaatsen.

Afwachten is voor de collega's bij Matrans niet de goede tactiek.

Alleen als je zelf het heft in handen neemt kan er iets ten goede veranderen. En als het samen met de andere collega's in de sjob- en inhuursector wordt gedaan, dan is het des te krachtiger.

Bij ILS is de CAO ook verlopen, maar is er nog geen ledenvergadering geweest om de eisen op te stellen.

**Ook hier kunnen de collega's het initiatief grijpen om voor één sector-CAO te gaan.**

**Ook hier brengt afwachten niets goeds.**



## Staking in **14** Chileense havens

Hoewel in Chili iedere haven zijn eigen vakbond heeft, wordt er sinds december in 14 grotere en kleinere havens gestaakt. Dat betekent een groot probleem voor de uitvoer van koper. Chili levert ongeveer een derde van al het koper in de wereld.

De stakingen begonnen in de haven van Angamos. De directie weigerde CAO-afspraken te maken voor de collega's zonder vast contract - die nu onder heel slechte voorwaarden werken. Daarop legden ook de vaste collega's uit solidariteit het werk enige weken neer. In de grotere haven van San Antonio gingen de collega's vorige week in staking. Vorig jaar hadden zij in een staking afgedwongen dat zij

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

**dinsdag  
28 januari  
2014  
20.00 uur**

**Cronjéstraat 41  
Rotterdam-zuid**

met terugwerkende kracht de schafttijd doorbetaald zouden krijgen, maar dat is nog steeds niet gebeurd. Directie en regering verklaren de staking voor illegaal, maar vakbondsvoorzitter Vargas laat weten dat ze de havenwerkers zelfs met geweld niet aan het werk zullen kunnen krijgen.

**Vervolg  
van  
blz. 8**

werkers zonder kennis of ervaring in havenwerk, terwijl al 47 ervaren havenwerkers op straat zijn gezet. Tegelijkertijd weigeren de directies over een nieuwe haven-CAO te onderhandelen (waar hebben we dat meer gehoord?). De collega's houden deze week stakingen en andere acties in vrijwel alle Portugese havens. Dat vraagt om internationale solidariteit!



# Samen met Portugese collega's tegen **Port Package 3**

De internationale vakbondsfederaties ITF en IDC roepen de havenwerkers in heel Europa op tot protesten bij de Portugese ambassades - als steun aan de collega's in Portugal. Die voeren de hele week van 13 januari actie tegen een nieuwe wet en tegen het beleid van havendirecties die neerkomen op 'Port Package 3' - de afbraak van de rechten van havenwerkers, die regering en ondernemers al jaren tevergeefs proberen door te voeren in heel Europa. Nu gebruikt de trojka van EU, ECB en IMF de schuld van € 78 miljard die Portugal heeft en dwingt de regering het havenwerk per wet voor iedereen vrij te geven. Dit heeft ertoe geleid dat een nieuwe pool is opgericht van

*Vervolg  
op  
blz. 7*



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

Zondags 14.00-16.00 uur  
E-mail: [dvl@rodemorgen.nl](mailto:dvl@rodemorgen.nl)  
Telefoon: 010-4199054

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

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

- 0 jaarabonnement € 6,80
- 0 steunabonnement € 11,35
- 0 gratis proefabonnement 3 nummers

Betaling na ontvangst van een acceptgirokaart. Vul bon in, uitknippen en opsturen:  
Rode Morgen, Postbus 51245  
3007 GE Rotterdam

**14-1-2014**

Of via email: [redactie@rodemorgen.nl](mailto:redactie@rodemorgen.nl)  
U kunt natuurlijk ook bellen: 010-4199054 kijk op: [www.rodemorgen.nl](http://www.rodemorgen.nl)

NAAM.....

ADRES.....

POSTCODE/WOONPLAATS:  
.....

[dvl@rodemorgen.nl](mailto:dvl@rodemorgen.nl)

