



12-1-2016 - Uitgave Volle Lading Groep

24-uurs **staking** groot **succes**

De overgrote meerderheid van de havenarbeiders heeft zich aangesloten bij de oproep van de bond om 24 uur de containersector plat te leggen. Natuurlijk waren er werkwilligen, die zijn er altijd. Natuurlijk hebben sommige werkwilligen ook gewerkt, dat komt omdat stakingservaring wat is weggezakt: bij een staking moeten alle poorten (groot en klein) geblokkeerd worden zodat met elke werkwillige gesproken kan worden. Als gezamenlijk is besloten om te staken dan moet de minderheid zich aan de meerderheid houden. Bij APMT 1 en 2

lukte dat blokkeren goed: hulde. RPS-ers hebben zich goed geweerd voor de poort van RST: hulde. Wat nog mist is een echt actiecomité. Niet een comité dat orders van bovenaf ontvangt en slechts bij elkaar komt op orders van boven. Nodig is een open actie comité waar elke actieve havenarbeider aan kan deelnemen, dat tijdens acties permanent dweilploegen organiseert om steun te verlenen waar nodig. Dat neemt allemaal niet weg dat over het geheel de stakingsoproep goed is opgevolgd en dat de sector vrijwel plat lag.

*Vervolg
op
blz. 2*



**Vervolg
van
blz. 1**

APMT-ers weer- staan de directie

Bij APMT1 probeerde de directie de havenarbeiders over te halen om niet te staken door een akkoord met de OR te sluiten. Beloofd werd een werkgarantie zonder ontsnappingsclausules tot 1 juli 2020. 'Prima' zeiden de collega's van APMT1, 'maar er moet nog wat meer voor de sector geregeld worden, dus we volgen de oproep van de bond'. Bij APMT2 beloofde de directie een werkgelegenheidsgarantie en reparatie van het pensioengat als de collega's maar niet gingen staken. Daarover is intensief gediscussieerd: vier uur lang. Daarna besloten de collega's dat de kranen omhoog bleven, want er moet een akkoord voor de sector komen.

Met strijd is iets te bereiken, met buigen niets

Sommigen denken dat de directies van APMT1 en APMT2 sociaal zijn en de zaken voor hun werkers goed willen regelen. Niets is minder waar. Nog niet zo lang geleden probeerde APMT de vakbond buiten spel te zetten, ze wilde dicteren hoe de CAO van APMT2 er uit diende te zien. Meer dan twee weken langzaamacties waren nodig om de directie op de knieën te dwingen, maar ze ging door de knieën. Van die ervaring heeft de directie nu slappe knieën gekregen, ze probeert door concessies acties te voorkomen. Dat is de winst die het meest strijdbare deel van de havenarbeiders heeft binnengehaald. Je ziet: met strijd is iets te bereiken, met buigen niet.

Bizarre eisen

Een werkgelegenheidsgarantie tot en met 2024 wordt in de pers een bizarre eis genoemd. Het wordt een bizarre eis genoemd op het moment dat de eis al is gehalveerd tot een werkgelegenheidsgarantie tot 1 juli 2020. Het wordt een bizarre eis genoemd terwijl de eis door de rechtse vakbondsbureaucraten voorzien is van makkelijke ontsnapingsclausules.

Het wordt een bizarre eis genoemd op het moment dat APMT1 en APMT2 bereid blijken te zijn een werkgelegenheidsgarantie tot 1 juli zonder ontsnapingsclausules aan te bieden. Dus: wat is bizar.?

Bizar zijn eisen met ontsnapingsclausules: dan kan je net zo goed geen eisen stellen. Bizar is het als vakbondseisen onderscheid maken tussen arbeiders met een vast contract en arbeiders met een jaarcontract (soms al hun tiende): een vakbond is opgericht om de eenheid

van werkende mensen tot stand te brengen tegenover de verdeeldheidsaaijerij door de directies. Bizar is het om van het HbR geld te eisen als smeermiddel voor het schrappen van banen.

De Volle Lading propageert daarom ook een paar bizarre eisen. Bizar voor de burgerlijke media,

bizar voor de havenbedrijven, maar goed voor de havenarbeiders en voor de werkende jeugd die in de haven een boterham wil verdienen, goed voor de eenheid van de havenarbeiders, echte oplossingen dus:

Arbeidstijdverkorting zonder inleveren:

- Zesploegendienst in de volcontinu (28 uur per week)! Vierdaagse werkweek voor de andere diensten (31 uur per week)!
- Een goede regeling om op 60 jaar te kunnen stoppen, jongeren erin!
- Elke havenbaan een vaste baan!
- Op korte termijn een echte CAO voor de RWG-ers!
- Vechten voor elke arbeidsplek!
- Havenarbeiders mee met het werk!
- Uitbreiden sjobverordening!

Van wie krijgt HbR zijn opdrachten?

Tijdens de onderhandelingen en acties voor behoud van banen in de haven wordt vaak het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) als de schuldige voorgesteld. Het HbR heeft immers opdracht gegeven tot de aanleg van Maasvlakte 2. Daar wordt binnenkort 5 miljoen TEU aan containers behandeld van de 12 miljoen TEU die tot dan toe in de hele Rotterdamse containersector werd overgeslagen. Nu de wereldhandel stagneert is er dus voor 40 procent overcapaciteit geschapen. En op de verre-gaand geautomatiseerde nieuwe terminals, RWG en APMT2, is de factor arbeid gehalveerd.



De grote overslagbedrijven, zoals APMT, Hutchison, PSA en DP World zijn internationaal ver-vlochten met de grote rederijen, zoals Maersk, MSC, CMA CMG, China Shipping Cosco enzovoort. In het internationaal transport bepalen deze monopoliebedrijven de politiek. Zij beconcurreren el-kaar, maar werken ook samen om hun capaciteit nog efficiënter te kunnen inzetten. Door fusies en overnames worden zij nog ster-ker. In de concurrentie willen zij snelle, betrouwbare en vooral goedkope overslag.

Banen moeten wijken voor winsten

Om hun winsten te vergroten wil-len zij geautomatiseerde termi-nals, goedkoper, want met min-der mensen - groei of geen groei. Die grote reders hebben aange-drongen op nieuwe terminals of uitbreidingen van bestaande in Le Havre, Zeebrugge, Antwerpen, Maasvlakte 2, Willems haven, Bre-merhaven, Hamburg en Londen. Zij willen altijd terecht kunnen met hun supergrote nieuwe con-tainerschepen, waarmee zij trou-