



21-10-2015 - Uitgave Volle Lading Groep

Niet langer afwachten

Op 12 oktober stonden 25 collega's van RPS voor het kantoorgebouw om te eisen dat de directie weer aan de onderhandelingen over de werkgelegenheid zou gaan deelnemen.

Twee bedrijven van Vervat (Unilash en RPS) en de twee Steinwegbedrijven (RST en Uniport) stapten uit de onderhandelingen.

Natuurlijk deden de directies van RPS en Unilash dat niet zonder overleg met Vervat. Natuurlijk opent dit de weg voor Matrans en ILS om ook uit dat overleg te stappen. Natuurlijk

doet Vervat niets zonder toestemming van de ECT-directie.

Bedrijven denk hun zin door te kunnen duwen

Er wordt gezegd dat de onderhandelingen bijna klaar zijn. Eerst moest er op 1 november een akkoord liggen (anders kwam er 'herrie in de haven', stond in het bondspamflet).

Nu is 6 november de einddatum en we hoeven ons niet te verbazen als het nog later wordt.

We hoeven ons ook niet

*Vervolg
op
blz. 2*

Vervolg
van
blz. 1

te verbazen als er geen akkoord komt of een slecht akkoord.

In december schrokken de bedrijven van de opkomst bij de demonstratie op de Erasmusbrug. In januari en februari was er nog enige druk op de ketel door de acties. Daarna verdween die druk, werden de eisen één voor één ingepakt en nu denken de bedrijven hun zin – met of zonder akkoord – weer te kunnen doorzetten: het aantal banen halveren, meer flexibele contracten, een namaak-CAO voor RWG.

Lessen

Vervat en Steinweg stappen uit het overleg omdat de bedrijven zich weer sterk voelen en dat is niet de opmaat naar een goed akkoord. Het lijkt of 2015 voor de havenarbeiders een verloren jaar gaat worden, maar het wordt alleen een verloren jaar als de juiste lessen niet worden getrokken.

De les is dat elke vooruitgang moet worden afgedwongen. Wie gaat onderhandelen zonder druk op de ketel en met een pak concessies in de achterzak, die kan alleen maar verliezen. De les is dat om de werkgelegenheid te verdedigen, vaste banen af te dwingen en RWG een echte CAO te geven - de havenarbeiders zelf op het toneel zullen

moeten springen. De les is dat Whatsapp-acties niet voldoende zijn. Om acties voor te bereiden en langere tijd vol te houden en om havenarbeiders grip op hun eigen acties te geven is een democratisch actiecomité nodig.

10 december

De 25 collega's voor het kantoorgebouw van RPS vertegenwoordigen in het klein wat havenbreed moet gebeuren: nu niet langer afwachten tot de boel verder is verknoeid, maar ingrijpen. In de voorbereiding van de nieuwe Dag van de Havenarbeider op 10 december kan daar nu al een begin mee worden gemaakt.



Sjaak en Rik

Sjaak en Rik zijn twee denkbeeldige havenarbeiders. Laten we zeggen dat Sjaak een vaste baan heeft bij ECT en dat Rik een jaarcontract heeft bij Ma-trans.

Sjaak

Sjaak liep op 17 december 2014 mee in de demonstratie over de Erasmusbrug. Hij dacht: 'dit is een sterk signaal, nu moeten de bedrijven wel door de bocht, we krijgen ze wel op de knieën'.

Maar daarna is Sjaak gaan twijfelen. De acties werden stopgezet. De onderhandelingen slipten zich al maanden voort. Daar kan niets goeds uit komen.

Er wordt gezegd dat er 200 tot 800 banen op het spel staan. Maar als Sjaak zelf rekent, dan komt hij tot een heel ander sommetje.

RWG en APMT2 zullen bij de bestaande terminals vijf miljoen TEU gaan wegtrekken - dat is 40% van wat die terminals nu doen.

Als ECT 40% van zijn lading kwijtraakt, dan kost dat alleen bij ECT al 800 banen. En ECT zelf is ook druk aan het automatiseren - dus tel er nog maar een paar honderd banen bij op. Hij leest in pamfletten van de

bond dat havenarbeiders zoals Sjaak (met een vast contract op 1 januari 2015) niet ontslagen mogen worden.

Sjaak denkt aan de honderden collega's met een jaarcontract die op 17 december 2014 ook over de Erasmusbrug liepen en hij denkt: 'dat ABC-verhaal deugt niet, de collega's met een jaarcontract hebben ook een gezin, zij hebben ook recht op een baan in de haven. We liepen met zijn allen over die brug, dus voor iedereen moet er een goede oplossing komen.'

Sjaak denkt nog wat verder. Als zijn rekensommetje klopt en ECT de komende jaren duizend banen gaat schrappen, dan komen ook de vasten aan de beurt.

Wie gaan er dan daartegen strijden: ECT-ers alleen? Zonder steun van de jongens met een jaarcontract? Zonder de steun van de inhuur en de sjorders?

'Eenheid is onze kracht, met verdeeldheid zijn we terug bij af', hoorde hij laatst een sjorder zeggen. Zo is het. En ABC=verdeeldheid. Dus weg met ABC!

Rik

Rik moest op 17 december 2014

werken. Wat Rik betreft had op 17 december 2014 de haven plat moeten liggen, dan had hij ook mee kunnen lopen over die brug, dan waren er duizend man meer geweest, dan waren de havenbedrijven pas echt geschrokken.

Rik leest de pamfletten over de onderhandelingen en hij wordt steeds ongeruster. Na 17 december dacht hij: 'we hebben het lek boven. Nu hebben we een vuist gemaakt, nu komt er ook een perspectief voor de collega's met een jaarcontract'. Rik had dat wel nodig. Rik is getrouwd en heeft twee kinderen, hij wil ook wel een beetje meer zekerheid. Maar nu leest hij dat alleen de collega's met een vaste baan niet ontslagen zouden worden. 'We worden tegen elkaar uit gespeeld en in de maling genomen', denkt Rik.

Maar je kan straks weer aangenomen worden als de interne baan opengaat, leest hij. Rik is niet gek: die baan gaat op zijn vroegst over twee jaar open en wedden dat hij dan de 'juiste kwalificaties' mist?

Ja maar, als de bedrijven weer mensen aan gaan nemen dan ben jij als ontslagen B-arbeider als eerste aan de beurt, leest hij. Met Sint Juttemis zeker en dan begint die ellende van de jaarcontracten opnieuw. ABC weg ermee. ABC is verdeeld zaaien onder havenarbeiders en

Rik weet wel wie daar uiteindelijk van zal profiteren. Met verdeeldheid zijn we terug bij af.

Rik en Sjaak en De Volle Lading

Daarom slaan Sjaak en Rik De Volle Lading nog eens open. Ze lezen daar steeds dezelfde eisen. En ze weten: als je goed nadenkt, zijn dat de eisen die perspectief bieden. En ze weten ook: die eisen ga je niet cadeau krijgen. Maar arbeiders hebben nog nooit iets cadeau gekregen. Soms moet je samen een streep trekken, schouder aan schouder gaan staan, je lot in eigen hand nemen en de strijd aanbinden. Dat is beter dan in verdeeldheid ten onder te gaan.

Arbeidstijdverkortung 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 goede CAO voor de RWG-ers
Havenarbeiders mee met het werk!**

Vechten voor elke arbeidsplek!

Mega Luchtvervuilers

Mensen in Nederland leven gemiddeld ruim een jaar korter door luchtvervuiling en Rotterdammers leven nóg korter door de giftige lucht uit de grootste haven van Europa en uit de petrochemische industrie.

De OECD schatte in 2014 het totale aantal vroegtijdige doden door levenslange blootstelling aan luchtverontreiniging in Nederland op 6700 - de Europese EEA schatte 12.900. Bij 70% van deze doden is fijnstof de oorzaak. De Wereldgezondheidsorganisatie WHO adviseert een fijnstofconcentratie van tien $\mu\text{g}/\text{m}^3$ na te streven. Rond twaalf miljoen Nederlanders leven in een omgeving met hogere concentratie.

Het fijnstof (PM10) van zeeschepen maakt 14% uit van de totale Nederlandse uitstoot. De internationale scheepvaart is verantwoordelijk voor 15% van de wereldwijde uitstoot van stikstofoxiden (NOx) en 4 tot 9% van

de mondiale uitstoot van zwaveldioxide (SO₂). In Nederland is het aandeel van zeeschepen in de uitstoot van NOx maar liefst 29% en van SO₂ zelfs 45%.

Goedkope olie wordt duur betaald



De scheepvaart is een kleine sector, maar veroorzaakt grote luchtverontreiniging. Door het ontbreken van wetten en regels kunnen de reders de goedkoopste brandstoffen kopen - meestal het overblijfsel van het raffinageproces, vaak vermengd met afvalolie, soms zelfs met chemisch afval.

Die brandstof bevat veel zwavel- en stikstofoxiden die zure regen en lucht- en

watervervuiling veroorzaken én fijnstof, dat verantwoordelijk is voor longklachten en hartproblemen.

De CO₂-uitstoot leidt tot klimaatverandering, PAK's veroor-

zaken kanker.

De Emma Mærsk was tot november 2012 samen met haar zeven zusterschepen het grootste containerschip ter wereld. Het brandstofverbruik op volle snelheid is 13.680 liter per uur en in efficiënte mode (langzamere vaart) 6.284 liter/uur.

Deze schepen stoken olie met een zwavelgehalte van 2,5 tot 4,5 procent. Dat is meer dan 2000 keer zoveel als toegestaan in dieselauto's. De nog grotere triple E serie van Maersk is schoner per container, maar toch stoot de Deense rederij Maersk evenveel broeikasgassen uit als heel Denemarken.

Greenwashing

De rederijen zijn net als de andere monopoliekapitalisten, voor wie maximale winst het enige doel is. Nu de klimaatomslog zich steeds duidelijker laat voelen en steeds meer mensen zich druk maken om een scho-

ner milieu, nu moeten die rederijen een groen gezicht tonen. In de verscherpte concurrentiestrijd kopen zij steeds grotere containerschepen, waardoor de stookkosten per container dalen. Dit verkopen ze als een verbetering van het milieu per container.

Het olieverbruik neemt exponentieel toe met de snelheid. De nieuwe containerschepen hebben een kruissnelheid van 25 knopen - dat is 46,3 km per uur - en ze verbruiken dezelfde vervuilende olie.

Revolutionaire oplossingen zijn nodig – Red het milieu van de kapitalistische winsteconomie!

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

**dinsdag
17 november
2015**

20.00 uur

**J. de Vouplein 99
Rotterdam**



**Lees dagelijks
Rode Morgen nieuws
op www.rodemorgen.nl**



Afgelopen 6 augustus - vlak voor middernacht - kregen 97 werkers van Hutchison in de Australische havens van Sydney en Brisbane per email of SMS te horen dat ze de volgende dag niet hoefden te komen werken - niet meer, nooit meer.

De rechter heeft Hutchison veroordeeld om ze weer aan te nemen en onderhandelingen te beginnen. Zij krijgen nu wel doorbetaald, maar worden niet op het bedrijf toegelaten en ingeroosterd. Met solidaire steun van de Australische maritieme vakbond MUA en van mensen in de omliggende wijken houden ze pickets voor de poorten van de twee bedrijven.

Li Ka-shing (de eigenaar van Hutchison Whampoa) staat in 2014 met een vermogen van 31,9 miljard US dollars als de rijkste man van Azië op de miljardairlijst van Bloomberg. Zal hij bij het personeel van ECT netter optreden?



De Rode Morgen is lid van de
Internationale Coördinatie van
Revolutionaire Partijen en Organisaties

www.icor.info

'Nooit opgeven'



Vervolg
op
blz. 7

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

Bezoekadres:

J. de Vouplein 99 - Rotterdam

E-mail: info@vollelading.nl
Telefoon: 010-4860045

Kijk op: www.rodemorgen.nl
Steunbijdragen:
bankrekening NL54INGB0004428359

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 acceptgiro-kaart. Vul bon in, uitknippen en opsturen::
Rode Morgen, Postbus 51245
3007 GE Rotterdam

21-10-2015

Of via email: info@rodemorgen.nl
U kunt natuurlijk ook bellen: 010-4860045 kijk op: www.rodemorgen.nl

NAAM.....

ADRES.....

POSTCODE/WOONPLAATS:
.....