



info@vollelading.nl

16-12-2015

En nu **acties** en **eisen** die wat oplossen!

Op 17 december 2014 werd een goed startschot gegeven in de strijd om behoud van elke werkplek. Er liepen 1.500 havenarbeiders van Centraal Station over de Erasmusbrug naar Luxor, de strijdbaarheid was groot. Daarna glipte de zaak de havenwerkers uit de vingers. De acties werden stopgezet, er werd een eisenpakket gefabriceerd dat tekortschoot om die meer dan 1000 bedreigde banen te redden en dat bovendien geen perspectief kon bieden aan een kwart van de havenarbeiders: de collega's met een jaarcontract.

11 december 2015 - havenarbeiders nemen acties in eigen hand



De collega's van APMT1 en 2, ECT Euromax en ECT Delta legden het werk neer om de bedrijven en het HbR onder druk te zetten. De collega's van RST verlieten het werk en gingen naar de collega's van Uniport die ook het werk neerlegden. Dat toont aan dat de havenarbeiders in staat zijn om hun lot weer in eigen hand te nemen.

De contouren van een akkoord dat niets oplost - maar wel verdeeldheid zaait

Een jaar lang van onderhandelen over verkeerde eisen liep vast, terwijl de partijen bijna een akkoord hadden. De ruwe contouren van een akkoord stonden al papier:

- Collegiale in- en uitleen ten koste van de werkgelegenheid bij de verhurende bedrijven.
- Van elke drie vacatures moeten er twee vervuld worden door een havenarbeider met een vast dienstverband op 1 januari 2015.
- Een Senioren Haven Fit Regeling. De bedrijven wilden een regeling van vier jaar, met 60% werken, de vakbondsdelegatie wilde een regeling van vijf jaar met 50% werken.
- De ontslaggarantie in de huidige CAO's (havenwerkers mogen ontslagen worden



als de terminal meer dan 20% van zijn lading verliest) wordt verlengd en verkocht als baangarantie.

Voor RPS is geen oplossing gevonden en de uitbreiding van de sjourverordening wordt met mooie woorden op de lange baan geschoven. Met het echte vakbondswerk heeft dit niets te maken. Een akkoord langs deze lijnen lost niets op. Als ladingpakketten gaan schuiven, of bedrijven failliet gaan, dan hebben havenwerkers niets aan zo een akkoord.

Erger nog: het scheidt verdeeldheid tussen vasten en collega's met een jaarcontract, het zet de collega's van de verhurende bedrijven op tegen de collega's in dienst van een terminal, het biedt de jongeren geen toekomst in de haven. Vakbondswerk is het scheppen van eenheid tussen de arbeiders. Vakbondswerk is ook opkomen voor een toekomst voor de jeugd.

Op een tweesprong

En nu staan de havenarbeiders op een tweesprong.

Ofwel het gaat door zoals het tot 11 december ging: korte demonstratieve acties zoals voor de poort van RWG en voor de deur van het HbR, tegen beter weten in hopen dat stakingen van bovenaf worden georganiseerd (nog vaker 'Het uur U' en 'Herrie in de haven' en 'Massale acties in december en januari') en tegen beter weten in hopen dat er met onderhandelen aléén echte oplossingen zullen komen.

Ofwel de zaak in eigen handen nemen met een democratisch open actiecomité, met stakingen en met eisen die de belangen van alle havenarbeiders dienen, echte vakbondseisen die eenheid tussen alle havenwerkers tot stand kunnen brengen.

Met de whatsapp-acties is druk op de ketel gezet. Om de acties van 11 december uit te bouwen is een andere organisatie nodig. Om zelf het heft in handen te nemen en zelf stakingen te organiseren is meer nodig dan whatsapp, dat vereist een stevige organisatie.

Het idee achter een democratisch open actiecomité is dat elke actieve collega zich dan met de zaak kan bemoeien, dat de havenarbeiders hun eigen woordvoerders kiezen, georganiseerd te werk kunnen gaan, alles samen kunnen beslissen en dat de zaak niet van bovenaf stil gezet kan worden.

Eisen die de belangen van alle havenarbeiders dienen, die toekomst bieden voor de jeugd en

die eenheid tussen de havenarbeiders verstevigen zijn:

- 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 die basis een sector-CAO voor container-, sjour- en inhuursector!
- Uitbreiding sjourverordening!

**Hoeveel
banen worden
er nu bedreigd:**

**200, 800, 1000,
1500?**

Het zal wel meevallen, zeggen de bedrijven en het HbR, maar de werkgelegenheid in de containersector wordt serieus bedreigd. De onderhandelaars over de werkgelegenheid zeggen steeds dat het om 200 tot 800 banen gaat. Maar iedereen met een gezond stel hersens kan zien dat dit niet klopt. De twee nieuwe geautomatiseerde terminals zijn wat personeel betreft vol bezet, maar er wordt nauwelijks nog een container overgeslagen. Als die twee terminals straks de kinderziekten achter zich hebben gelaten, dan kunnen ze vijf miljoen TEU doen - 40% van wat de oude terminals nu doen. Dus wordt ook 40% van de banen op die terminals bedreigd: ongeveer 1000 banen. En omdat die oude terminals zelf ook verder automatiseren, worden er nog meer banen bedreigd. Zonder maatregelen staan er op korte termijn 1000 en op wat langere termijn 1500 banen op de tocht.