

DE VOLLE LADING

25-2-2015 - Uitgave Volle Lading Groep

Een goed begin bij **ECT**

Op dinsdag 17 februari werden 's morgens bij ECT Delta de kranen bij de APL Merlion en de CMA CGM Maupassant opgetopt.

Het zijn schepen van de vier rederijen die met hun lading van rond een miljoen TEU binnenkort overgaan naar RWG.

Een ITF-vertegenwoordiger gaat met kaderleden aan boord om aan de kapitein een brief te overhandigen, waarin de rederij gevraagd wordt om te eisen dat



op de RWG-terminal een CAO wordt afgesloten.

De ECT directie gedoogde dat de kranen opgetopt werden totdat de ITF-vertegenwoordiger van boord ging. Een aantal collega's zetten de actie verder met een stiptheidsactie, waardoor de

*Vervolg
op
blz. 2*

Vervolg
van
blz. 1

schepen heel langzaam afgehandeld werden. Soms vijf dozen per uur.

Niet alle ploegen durfden mee te doen, maar op een MOL-schip zijn met vijf kranen 250 containers gedaan in een taak. Niet vreemd dat er gemeld werd dat er schepen buitengaats lagen te wachten om bij ECT te kunnen afmeren.

ECT steunt RWG

De langzaam-aan-actie is gestopt na scherpe bedreiging van directeur Aad Scholten, dat buiten het *"symbolisch op- en direct weer aftoppen"* geen verdere verstoring van de operaties geaccepteerd wordt. *"Langzaam aan acties, het langer optoppen van de kraan, de kraan verlaten, niet houden aan de werkinstructies, etc. wordt dus niet getoleerd."*

En: *"Medewerkers die zich hieraan wel schuldig maken, worden*

naar binnen geroepen, toegeproken en verzocht het bedrijfsterrein van ECT onmiddellijk te verlaten waarbij het loon van de niet gewerkte uren wordt ingehouden."

Voor wie er nog aan twijfelde: ECT steunt RWG. ECT wil liever ook geen CAO afsluiten en houdt de bond ook liever buiten de poort. De strijd voor een CAO bij RWG is een strijd tegen alle bedrijven in de containersector.

Enheid maakt macht - maar alleen als je het organiseert

Wat kun je hiertegen doen op je eentje? De bondstop verschuilt zich achter juridische beletsels, net zoals anderhalf jaar geleden bij APMT.

Waarom konden de collega's van APMT toch doorgaan en hun langzaam-aan-acties zelfs opvoeren en tenslotte winnen van Maersk, de grootste rederij ter wereld?



**Vervolg
van
blz. 2**

Omdat de collega's zelf de eenheid georganiseerd hebben door bij iedere ploegenwisseling uitvoerig met elkaar te overleggen, de opkomende met de afgaande ploeg.

Daarbij werden alle intimidaties besproken en ook de aarzelingen van sommige collega's.

Zo kon de eenheid een steeds hoger niveau bereiken.

Die eenheid komt er pas na gezamenlijke discussie en besluitvorming.

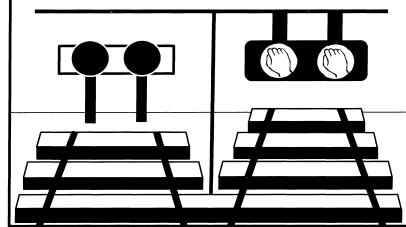
Als je in je eentje boven in de kraan moet beslissen om wel of niet mee te doen, dan komt er van actie niet veel terecht. Alleen met gezamenlijke besluiten kunnen de havenarbeiders de dictaten van de directie terzijde schuiven.

Er is een platform voor nodig - een democratisch actiecomité - waarin al die strijdbare collega's, die nu op eigen houtje dapper langzaam aan gewerkt hebben, hun meningen kunnen inbrengen. Om gezamenlijk te kunnen vechten voor werkgelegenheid en een CAO bij RWG is een open actiecomité nodig.

Eenheid maakt macht!

Hoe bedrijven de bond aan 't lijntje houden

DOOD SPOOR & GOED SPOOR



Op 11 december werd door Nieuwsblad Transport het Havencongres georganiseerd. Allerlei geïnteresseerden waren daar aanwezig, ook bondsbestuurders en vakbondskaderleden.

Na kritische vragen zei de vertegenwoordiger van het Havenbedrijf Rotterdam dat ze samen met de bedrijven druk aan het rekenen waren of er door de automatisering een werkgelegenheidsprobleem zou ontstaan. Je kon aan de manier waarop dat werd gezegd wel zien dat ze er

niet echt haast mee hadden.

Op 21 januari sprak een vakbondsdelegatie voorafgaand aan het diner van Deltalings met vertegenwoordigers van de bedrijven. Ja, werd er geconcludeerd, er kon wel eens een werkgelegenheidsprobleem zijn, maar niemand weet hoe groot. Daar moet eerst eens aan gerekend worden. De vakbondsdelegatie ging naar buiten waar aan de demonstrerende havenarbeiders werd gezegd dat er vooruitgang was geboekt: we gaan rekenen! De directeuren en hun vrienden sloegen elkaar tevreden op de schouder: ze zouden geen haast maken.

Op 17 februari kwamen de vakbondsdelegatie en de vertegenwoordigers van de bedrijven weer bij elkaar. Ja ja, de bond had een rekensommetje gemaakt. Al in oktober vorig jaar. Bij gewone economische groei zou 40 tot 50% van de banen verdwijnen. Tja, zeiden de bedrijven, daar moeten we dan misschien eens een rekensommetje over maken. Nee, daar hadden ze nog geen tijd voor gehad. Laten we afspreken dat we elkaar 16 maart weer spreken om over de rekensommen te praten. 'Is goed', zei de bond. Na de meeting sloegen de heren van de bedrijven elkaar weer op de schouders: 'gaat lekker'.

De Volle Lading zegt: deze trein

zit op een dood spoor. De havenwerkers worden aan het lijntje gehouden.

En waarom het onderwerp niet deugt

Waarom praten over hoeveel banen er verdwijnen? Het onderwerp moet zijn: hoe behouden we die banen? In deze tijd van massawerkloosheid moet geen baan geschrapt worden, integendeel. Werkloosheid betekent via de WW (die vanaf 1 januari 2016 korter zal duren) naar de bijstand. Werkloosheid betekent dat de jeugd opgroeit zonder toekomst. Wie kan werkloosheid accepteren, terwijl met drie miljard euro aan belastinggeld Maasvlakte 2 is aangelegd? En voor nog eens drie miljard euro aan belastinggeld worden wegen, tunnels en spoorwegen aangelegd om de containers af te voeren.

Miljarden voor de bedrijven, werkloosheid voor de arbeiders en de jongeren: dat is onacceptabel.

De Volle Lading zegt: praten over hoeveel banen verdwijnen is een dood spoor.

'Arbeidstijdverkorting op kosten van de bedrijven' dat is het goede spoor. Zo kunnen ook de havenarbeiders profiteren van de automatisering. 'Elke havenbaan een vaste baan', dat is het goede spoor. Zo kan je wat op-



Waarom moeilijk doen als het zo **simpel** is:

1. De bedrijven in de containersector willen de helft van het aantal banen schrappen, willen de vaste banen schrappen en willen de CAO schrappen.

2. Dat willen niet alleen RWG en APMT2 - dat willen ook ECT, APMT1, RST, Uniport, Matrans, Unilash, ILS, Transcore en RPS.

3. Dat kunnen de havenarbeiders niet accepteren, niet voor zichzelf en ook niet voor de arbeidersjeugd.

4. Eisen die in overeenstemming zijn met de belangen van de ha-

venarbeiders zijn: arbeidstijdverkortings op kosten van de bedrijven, vaste banen, een CAO voor RWG. Tijdelijk wat meer arbeidstijdverkortings voor ouderen is onvoldoende - dat is gepolder.

5. Omdat de bedrijven dat niet willen moeten ze gedwongen worden.

6. Bedrijven worden niet gedwongen door een handtekeningactie, prikacties, goede argumenten, symbolische acties, een wake voor de RWG-poort,

enzovoort - ook dat is gepolder. Bedrijven worden gedwongen door stakingen, door massale actie, door acties die hun belangen treffen.

7. Afscheid nemen van verkeerde poldereisen en krachteloze polderacties kan alleen als de strijd zelfstandig door de havenarbeiders wordt gevoerd. Zelf het heft in handen nemen met een democratisch actiecomité.

8. Een actiecomité is democratisch als het openstaat voor alle collega's, als de havenwerkers zelf na openlijke discussie kunnen beslissen over de leiding, over de eisen en acties.

bouwen in plaats van na twee jaar weer afgedankt te worden.

- Arbeidstijdverkortings 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!

- Vechten voor elke arbeidsplek!

- Havenarbeiders mee met het werk!

Weer een terminal zonder CAO? **Antwoord: internationale boycot!**

In de nacht van 6 op 7 februari hebben de collega's bij RST een schip van rederij Unifeeder vier uur laten wachten voordat het behandeld werd. Deze boycot is met steun van de bond gehouden uit solidariteit met Noorse collega's van de containerterminal in Oslo.

De Turkse Yilport Holding heeft per 1 februari van de stad Oslo het beheer over deze terminal gekregen, die meer dan 30 procent van alle containers in Noorwegen overslaat. De Noorse Transportarbeidersfederatie (NTF) probeert al sinds november te onderhandelen over een CAO, maar Yilport Oslo weigert te overleggen en zet inhuurpersoneel in. Daarom boycotten de havenarbeiders de terminal. Zij vragen de collega's in Noorwegen en in andere landen om solidaire steun.

De RST-ers hebben in de avond van 19 februari een tweede schip van Kristin Schepers vier uur vertraagd als solidariteitsac-

tie tegen Yilport.

In een pamflet van FNV Havens staat: *"Inmiddels hebben de Finnen, Zweden, Duitsers en Belgen afgelopen dinsdag tijdens een vergadering in Hamburg aangegeven hetzelfde te gaan doen. Alle schepen vanuit Yilport of naar Yilport zullen een boycot krijgen. Het management wordt hiervan op de hoogte gesteld... De boycotts schijnen tot succes te gaan leiden. In Yilport is het op dit moment een chaos. De kranen draaien vijf tot zes containers per uur en vrachtwagens staan in een omtrek van 45 km om Yilport heen opgesteld en te wachten om de terminal op te mogen."*

Aan de havendemonstratie op 17 december hebben 32 Noorse collega's meegedaan. Wereldwijd is er één arbeidersklasse, met als motto:

'Hun strijd, onze strijd!
Internationale solidariteit!'



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

brochure inter- nationale solidariteit

De Volle Lading heeft in de serie 'Om de toekomst van het havenwerk' de brochure "*Internationale solidariteit - belangrijker dan ooit*" uitgegeven. Die beschrijft de noodzaak van samenwerking vanuit de concentratie van havenbedrijven in handen van nog maar enkele internationale terminaloperators. De geschiedenis van de internationale solidariteit en ITF en IDC wordt besproken en de Internationale Havenwerkersconferentie (IHC). De brochure kost twee euro en u krijgt hem thuis gestuurd door overmaking van € 3,50 op rekening:

NL54INGB0004428359 o.v.v.:
Brochure Internationale solidariteit.



Lees dagelijks
Rode Morgen nieuws
op www.rodemorgen.nl

Kom naar de
vergadering
van de
Volle Lading

dinsdag
24 maart
2015
20.00 uur

Cronjéstraat 41
Rotterdam-zuid

Om de
toekomst
van het
havenwerk

**internationale
solidariteit**

belangrijker
dan ooit!



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

Welke werkgelegenheid?

'Grootste toename van de werkgelegenheid in 3,5 jaar', kopten de media. In het laatste kwartaal van 2014 zijn er volgens het CBS 42.000 banen bijgekomen, in heel 2014 zo'n 64.000.

Welke banen? Er kwamen vorig jaar 51.000 uitzendbanen bij en 19.000 zelfstandigen (hoofdzakelijk zzp'ers). Volgens het CBS zijn er nu 9,8 miljoen banen in Nederland, nog steeds 100.000 minder dan voor de crisis in 2008. Het aantal banen van zelfstandigen groeide sinds 2008 met 200.000 tot 2,1 miljoen.

Steeds meer mensen proberen bij gebrek aan een baan maar als zzp'er aan de kost te komen. Het aantal officiële werklozen is in het laatste kwartaal nauwelijks afgenomen, omdat vrij veel vooral jonge mensen zich als werkzoekend lieten registreren, die dit eerst niet gedaan hadden.

Het aantal mensen dat langdurig (langer dan een jaar) werkloos is, nam toe van 235.000 tot 273.000, voor 80% bestaande uit 45-plussers.

Bezoekadres:

Cronjéstraat 41 - Rotterdam

Zondags 14.00-16.00 uur

E-mail: info@vollelading.nl

Telefoon: 010-4199054

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

25-2-2015

Of via email: info@rodemorgen.nl

U kunt natuurlijk ook bellen: 010-

4199054 kijk op: www.rodemorgen.nl

NAAM.....

ADRES.....

POSTCODE/WOONPLAATS:
.....

