

Uit eigen zak betaald, steun welkom!



4-4-2016 - Uitgave Volle Lading Groep

Voorstel voor **eensgezinde strijd** voor behoud van de arbeidsplaatsen van **alle** havenarbeiders in de containersector

Na de 24-uurstaking van 7 en 8 januari is het stil geworden. Er wordt gezegd dat er wordt onderhandeld en er wordt gehoopt op een goed resultaat. Wie niet gelooft in wonderen, die weet dat de bedrijven zonder druk op de ketel geen centimeter zullen wijken. Zonder druk op de ketel is er aan de kant van de bedrijven geen bereidheid tot concessies. Ca-deautjes worden niet gegeven.

In het sectorale overleg ligt voor de collega's met een vast contract een werkgarantie met ontsnapingsclausules op tafel. De bedrijven zijn niet bereid daaraan iets te veranderen. Ze zoeken juist manieren om er verder onderuit te komen. Op het offerblok liggen de collega's met een jaarcontract en de collega's die ingehuurd worden voor re-giewerk.

*Vervolg op
blz. 2*

Vervolg van blz. 1

Verder worden er gesprekken gevoerd over herplaatsing van de collega's van RPS. Gesprekken is eigenlijk niet het goede woord. Er wordt gebedeld. Sommige bedrijven houden de deur dicht en anderen horen het bedelverhaal beleefd aan en zeggen dat ze eens zullen kijken wat ze kunnen doen. Zelfs het aanbod om elke RPS-er een paar duizend euro mee te geven verandert niets aan de afwijzende houding.

Intussen is het bijna 1 mei: de dag dat Vervat met RPS wil stoppen. Voor een 40-tal collega's bij RPS is een ouderenregeling in de maak, voor de rest – ongeveer 80 collega's - dreigt ontslag.

Dit gaat de verkeerde kant op en daarom trekt de Volle Lading aan de bel. Weer vooruit gaan? De belangen van de havenarbeiders dienen? Dat kan met het volgende program:

1. De Volle Lading stelt voor de besluiten van de vakbondsvergaderingen uit te voeren en druk op de ketel te zetten met 24-uursacties.

2. De Volle Lading stelt voor werkgaranties zonder ontsnapingsclausules te eisen. Verder: om voor de belangen van alle (vaste en tijdelijke) havenarbeiders op te komen, voor de belangen van de jeugd en om mee te

profiteren van de automatisering: vergaande arbeidstijdverkorting op kosten van de bedrijven en vaste banen. En – voor de veiligheid en de werkgelegenheid – de sjoerverordening moet worden uitgebreid.

3. De Volle Lading stelt voor dat de havenarbeiders dat zelf, democratisch georganiseerd, aanpakken, anders komt er niets van terecht. Dat is tegelijk de enige manier om de bond als strijdorganisatie in handen van de leden vorm te geven en het is op die manier het passende antwoord aan de bedrijven die van bond en CAO's af willen.

Toelichting:

Hoogste tijd voor de tweede stakingsdag: acties hervatten

Op de vakbondsvergaderingen werd besloten tenminste drie keer per maand 24 uur te staken voor behoud van de werkgelegenheid. Er waren leden die vroegen of dan dit keer echt actie gevoerd zou worden en of de acties zouden worden voortgezet totdat er een goed akkoord zou liggen. Het antwoord was volmondig: ja. Toch werd dit besluit in strijd met de vakbondsdemocratie niet uitgevoerd.

Daarom schiet het niet op in de onderhandelingen over een werkgelegenheidsakkoord en over RPS. Als de havenarbeiders terugwijken, dan gaan de bedrijven



terugonderhandelen. Een goed resultaat is zonder acties niet mogelijk.

Voor een werkgarantie zonder ontsappingsclausules

Deze eis sluit aan bij de concessie die APMT heeft gedaan. Als APMT een werkgarantie zonder ontsappingsclausules aanbiedt, dan moet geëist worden dat de andere bedrijven dat ook doen. Natuurlijk deed APMT deze concessie voor allerlei verkeerde doelen: arbeidsrust kopen, verdeeldheid zaaien en de vakbond ondermijnen. Maar die nadelen kunnen worden omgebogen in voordelen. Net als met judo: gebruik het gewicht van de aanvaller om hem te vloeren.

De ontsappingsclausule dat een bedrijf personeel mag ontslaan als de overslag met een bepaald

percentage daalt, is een garantie voor ontslagen. Bij ECT, APMT1 en Uniport zal de overslag zeker met grote cijfers dalen, daarom is voor de collega's bij deze bedrijven een 'werkgarantie' met ontsappingsclausules eerder een ontslaggarantie. En natuurlijk kunnen en zullen directies met hulp van reders er op los manipuleren om de weg naar ontslagen te vinden.

Wat bij elke werkgarantie belangrijk is: die garantie is er zolang de arbeiders bereid zijn om er voor te vechten. Het is niet zo dat een werkgarantie tot 2020 of 2024 ook werkelijk betekent dat bedrijven niet zullen proberen voor die tijd mensen te ontslaan. Zodra een directie een concessie op papier heeft gezet, is ze bezig om wegen te zoeken om er weer onderuit te ko-

*Vervolg op
blz. 4*

**Vervolg van
blz. 3**

men. Doorslaggevend is de blijvende bereidheid om verworvenheden te verdedigen.

Geen ontslagen bij RPS

Alles bepalend is wat er met de collega's van RPS zal gebeuren: als zij worden ontslagen zet dat de deur open naar ontslagen bij elk bedrijf in de sector. Dat is wat de bedrijven graag zien. Daarom is het in het belang van alle havenarbeiders in de containersector dat er bij RPS geen enkel ontslag valt en dat voor elke RPS-er een goede oplossing wordt gevonden. Het bedelen bij bedrijven moet onmiddellijk stoppen. Garanties moet je afdwingen. Hoogste tijd voor de tweede stakingsdag.

Eisen voor alle havenarbeiders: ATV, vaste banen en uitbreiding sjourverordening

Er wordt wel gezegd:

'Als er ontslagen vallen dan is het idioot dat collega's met een vaste baan worden ontslagen, zij hebben een lange staat van dienst. Dan moeten de collega's met een jaarcontract er maar uit. Dat wisten ze toch toen ze tekenden voor een jaarcontract.'

Bij ILS en Matrans werkt inmiddels een groot aantal collega's tien jaar op een jaarcontract - veel collega's met een vast contract zijn korter in dienst. Het tekenen van een jaarcontract is niet een 'vrije keuze', net zo min als het een keuze is om voor een uitzendbureau te gaan werken of

ZZP-er te worden: met je rug tegen de muur heb je weinig te kiezen. Net zo min trouwens als de RPS-ers vrijwillig een parttime contract tekenden. De keuze tussen werkloosheid en een slecht contract is geen keuze.

Maar het belangrijkste is dat arbeiders alleen met succes kunnen vechten op



NIET WEGBLUBBEREN IN HET GEPOLDER



MAAR OPSTAAN VOOR DE STRIJD

basis van eenheid en solidariteit. Verdeeld valt er niets te vechten, dan kan je alleen maar de armoede verdelen: Pietje moet ontslagen worden in plaats van Jantje. Vakbondsstrijd is solidariteit, is het gemeenschappelijke belang zoeken. Vakbondsstrijd kan alleen slagen als de eisen gebaseerd zijn op het gezamenlijk belang.

Ontslagen accepteren kan niet het vertrekpunt zijn, op die basis is geen eensgezinde strijd mogelijk. De strijd van de havenarbeiders kan alleen slagen als deze gebaseerd is op behoud van de werkgelegenheid en perspectief voor de havenarbeiders en voor de jeugd. Inmiddels werkt 25% van de havenarbeiders in de containersector op een tijdelijk contract. Je kan toch niet serieus menen dat die collega's moeten meevechten tegen het ontslag van collega's met een vast contract, als die strijd moet eindigen in hun eigen werkloosheid?

Om ontslagen te voorkomen, om eensgezind te kunnen vechten, om iedereen een perspectief te bieden, om van losse banen vaste banen te maken en om arbeiders de vruchten van de automatisering te kunnen laten plukken is vergaande arbeidstijdverkorting nodig op kosten van de bedrijven:

- Arbeidstijdverkorting zonder inleveren:
- zesploegendienst in de volcontinu (28 uur per week)!

Kom naar de vergadering van de Volle Lading

**dinsdag
19 april
2016
20.00 uur**

**J. de Vouplein 99
Rotterdam**

- 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!

De eensgezindheid tussen collega's met een vaste baan en collega's met een jaarcontract is net zo belangrijk als de eensgezindheid tussen collega's die regiewerk doen en collega's die sjourwerk doen. Om de werkgelegenheid uit te breiden en de veiligheid op het werk te bevorderen, is uitbreiding van de sjourverordening nodig. In de sectorale onderhandelingen is dat nu uitgesteld tot Sint Juttemis. Dat

*Vervolg op
blz. 6*

Vervolg van blz. 5

is niet acceptabel. Uitbreiding van de sjoerverordening kan honderden banen opleveren:

- Uitbreiding sjoerverordening!

Zelf aanpakken, open actiecomité

Om niet te eindigen met ontslagen en onderlinge verdeeldheid is het nodig dat de collega's zelf hun lot in eigen hand nemen. Zonder zelf op het toneel te stappen is vooruitgang niet mogelijk, dat is de les uit anderhalf jaar blaffen zonder bijten.

Het gaat om alle actieve havenarbeiders: zij die hebben gedemonstreerd over de brug in december 2014, zij die de Rotterdam Dockers hebben vorm gegeven, zij die op de beurstrappen stonden bij het Deltalinqudsdiner in januari 2015, zij die hebben gepost op 7 en 8 januari dit jaar, en



al die anderen. In die groep van actieve havenarbeiders schuilt de kracht om de strijd vooruit te brengen, om de eensgezindheid tot stand te brengen, om de juiste eisen te propageren en om ze met acties af te dwingen. Samen kunnen ze heel veel tot stand brengen.

De Volle Lading is voor een 'open actiecomité': een comité waarbij elke actieve havenarbeider zich kan aansluiten, dat democratisch de woordvoerders kiest, dat er voor zorgt dat de collega's zelf kunnen beslissen over acties en eisen. Alleen zo kunnen de goede eisen worden gesteld, alleen zo kunnen de goede actiebesluiten worden genomen (en uitgevoerd), alleen zo kunnen de havenarbeiders hun macht ontplooien.

Wij noemen dit het strijdbare vakbondswerk, het echte vakbondswerk, de bond als strijdorganisatie in handen van de leden vorm geven. Dat staat tegenover de bond die blaft, maar nooit bijt, die tevreden is met een plaatsje aan de onderhandelingstafel, een polderbond. De bond is uit een deel van de haven verdwenen - met meer gepolder zal de bond en de CAO ook verdwijnen uit de rest van de haven. Een vakbond die blaft maar nooit bijt is op weg om zichzelf overbodig te maken.

Dus ook om te zorgen dat bond en CAO niet uit de haven verdwijnen: zelf aanpakken is het devies.

Geen woorden maar daden levert Schotten succes

Havenwerkers van de containerterminal in het Schotse Grangemouth (tussen Edinburgh en Glasgow) laten zien dat actie helpt. De directie van Forth Ports wilde een nieuw rooster invoeren, waarbij de collega's de helft van de weekenden moesten gaan werken, maar minder loon zouden verdienen door het afschaffen van toeslagen. Ook zouden de pensioenen worden verlaagd. Dit zou nodig zijn in verband met de

concurrentie. Toen de collega's dreigden met staking, zei de directie onderkruipers te zullen inzetten en een lock-out op de stakers toe te passen. De havenwerkers besloten echter vrijwel unaniem

toch te gaan staken en legden het werk op de avond van 19 maart direct voor twee weken neer. Met een picket-line blokkeerden ze het truckverkeer naar de terminal en daarmee ook dat naar een belangrijke oliehaven. Het gevolg was dat veel Schotse benzinstations dreigden droog te vallen. Forth Ports hield het vier dagen vol en haalde toen zijn plannen van tafel. Daarop gingen de collega's weer aan het werk.

DPW wil vakbond buiten houden

De Internationale Transportwerkersfederatie (ITF) is een solidariteitscampagne begonnen voor de havenwerkers van de nieuwe volautomatische containerterminal London Gateway. Net als bij de nieuwe Rotterdamse terminal RWG zwaait hier Dubai Port World de scepter. De Engelse vakbond van de havenwerkers - Unite - probeert al een paar jaar een CAO af te sluiten met DPW, maar die blijft dit weigeren.

In Rotterdam sloot DPW voor RWG alleen een 'collectieve' arbeidsovereenkomst af voor de groep crane operators - niet voor de grote meerderheid van het personeel. De havenconcerns voeren overal dezelfde vakbondsvijandige politiek. Internationaal elkaar als havenwerkers steunen in de strijd is daarom hard nodig.

Solidariteit overbrengen aan de Engelse collega's kan via:

<http://www.itfglobal.org/en/campaigns-solidarity/campaigns/support-dockers-at-dp-world-london-gateway/>

Vier 1 mei, de internationale dag van de arbeiders!

Op 1 mei - de internationale dag van de arbeiders - organiseert het Rotterdams 1 mei-Comité voor de 32ste keer de 1 mei-demonstratie. Vertrek om 19.00 uur vanaf het stadhuis aan de Coolsingel. Na afloop een feestprogramma op het Schouwburgplein.

Het is de dag van de arbeid, dus zeker ook van de havenarbeiders. Dé dag om de strijd van de havenarbeiders bekend te maken, om te laten zien dat arbeiders tegen de stroom van banenverlies door automatisering ingaan en zich te weer stellen tegen flexibilisering en pulpbanen. Havenarbeiders kunnen aansluiten bij (haven)arbeiders over heel de wereld, die 1 mei aangrijpen om de straat op te gaan. Overal wordt gedemonstreerd tegen het kapitalisme en zijn vernietigende

gevolgen, zoals werkloosheid en verarming, oorlogen en vernietiging van het leefmilieu.

Tegelijkertijd is 1 Mei een feest. We vieren dat er een alternatief is: het socialisme, een bevrijde maatschappij zonder uitbuiting en crisis en zonder milieuvernietiging en vluchtelingen. Dit jaar organiseert de FNV voor de tweede keer een nationale 1 mei-demonstratie en wel in Amsterdam. Goed



dat de 1ste mei steeds breder gevierd wordt. Het bondsbestuur wil op 1 mei echter gewoon verdergaan met polderen. Nu noemt de bondstop 1 mei 'De dag van de echte banen', maar dat kan alleen als verzet wordt georganiseerd tegen de massaontslagen in bijvoorbeeld de detailhandel en de thuiszorg. De les is dat de leden het heft in eigen hand moeten nemen.

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

De Volle Lading is een uitgave van De Volle Ladinggroep - van collega's voor collega's in de haven.

Contact:
info@vollelading.nl
Telefoon: **06-42492000**
06-40393842