



3-5-2016 - Uitgave Volle Lading Groep

Anderhalf jaar stagnatie

daar moet
een eind
aan komen

Het is weer een anderhalf jaar geleden dat de havenwerkers demonstreerden voor behoud van banen en voor een echte CAO voor RWG. Daarna zijn er wat acties geweest en vervolgens is er gepraat, gepraat en gepraat - één dag gestaakt en weer gepraat, gepraat en gepraat.

Omdat niet met de hele containersector gestaakt is voor een echte CAO bij RWG kreeg RWG

een namaak-CAO. De grootste groep havenarbeiders bij RWG - de technische dienst - valt er niet eens onder.

Omdat er niet met de hele sector wordt gestaakt voor een goed werkgelegenheidsakkoord dreigt er ook een namaakwerkgelegenheidsakkoord te worden afgesloten: een

akkoord waarbij de vasten een werkgarantie krijgen met allerlei ontsnapingsclausules, waarbij de inhuur van regiekrachten wordt vervangen door collegiale inhuur ten koste van de collega's bij RPS, ILS, Matrants en Unilash.

En waarbij de collega's met een jaarcontract terug in de WW worden gegooid. Niet iets om trots op te zijn -

*Vervolg op
blz. 2*

Het echte vakbondswerk berust op solidariteit

De Volle Lading blijft herhalen: het echte vakbondswerk berust op solidariteit, op eenheid die de belangen van alle havenarbeiders dient – ook op de belangen van collega's met een jaarcontract en op de belangen van de collega's bij de sjour- en inhuurbedrijven.

Het echte vakbondswerk kan niet het belang van één groep havenarbeiders dienen - ten koste van het belang van de rest. In dit geval is dat ook een kwestie van solidariteit tussen oud en jong en tussen jong en oud.

De collega's bij de sjourbedrijven doen zwaar werk, velen kunnen dat niet volhouden tot de pensioengerechtigde leeftijd. Daarom is het belangrijk dat ze tijdig kunnen overstappen naar regiewerk. Met collegiale inhuur tussen de containerbedrijven wordt die mogelijkheid steeds kleiner.

De collega's met een jaarcontract zijn vaak jong. De jeugd - ook de jeugd die in de haven werkt - verdient een toekomst. Je kan geen toekomst opbouwen als je voortdurend heen en weer gaat tussen onzekere contracten en de WW. Daarom is 'elke havenbaan een vaste baan!' een belangrijke eis. De oudere generatie heeft

ook de verantwoordelijkheid om het werk in de haven op een nette manier aan de jeugd over te dragen. Met vergaande arbeidstijdverkorting op kosten van de bedrijven en met uitbreiding van de sjourverordening kan iedereen aan de slag blijven.

- 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!
- Uitbreiden sjourverordening!

Het echte vakbondswerk berust op de acties van arbeiders zelf

Met alleen meer praten is niets te bereiken. Hoe langer er wordt gepraat, hoe agressiever de bedrijven worden. Er hoeft niets meer berekend te worden, alle teksten zijn tien keer van voor naar achter en van achter naar voren bekeken - het slechte akkoord dat nu op tafel ligt verdwijnt niet vanzelf.

Het kan alleen verdwijnen door actie. Om te beginnen door de vijf van de zes stakingsdagen waartoe in december is besloten. Als het nodig is door hardere acties.

**Vervolg
van
blz. 2**

Acties komen niet uit de lucht vallen. Acties komen er alleen als de

havenarbeiders ze zelf organiseren.

Polderen in de vakbond is eisen stellen die de bedrijven zo min mogelijk pijn doen en acties voeren die de bedrijven zo min mo-

gelijk pijn doen.

Dit kan de belangen van de werkende mensen niet dienen. Het echte vakbondswerk - met echte vakbondseisen en echte vakbondsacties - dient de belangen van de havenwerkers en kan alleen door hun eigen inzet vorm worden gegeven.

Stelling en tegenstelling

Stelling: wat nou vaste banen? Je kunt toch niet collega's die 25 jaar of meer weg hebben eruit gooien en collega's met een jaarcontract laten blijven?

Tegenstelling: dat klopt, dat kan niet, maar wat is dan de oplossing?

De bedrijven willen het aantal havenarbeiders halveren, als je je daarbij neerlegt dan leg je je inderdaad neer bij ontslagen. Dan ga je onderling bepalen dat de collega's met een jaarcontract dan maar geofferd moeten worden.

Waar nu over wordt onderhandeld gaat trouwens een stap verder, want met allerlei ontsnapingsclausules komen ook de

vasten aan de beurt voor ontslag. Zo gaat dat als je je neerlegt bij de plannen van de bedrijven om het aantal banen te halveren.

Vakbonden zijn niet opgericht om de armoe onder elkaar te verdelen, maar om gezamenlijk dit soort plannen tegen te gaan.

Met vergaande arbeidstijdverkortening op kosten van de baas en met uitbreiding van de sjoer-verordening kunnen er genoeg banen geschapen worden om iedereen aan de slag te houden.

Stelling: Vergaande arbeidstijdverkortening op kosten van de bedrijven - dat willen de bedrijven niet, dat zullen ze nooit goed vinden. Het stadsbestuur wil de

*Vervolg
op
blz. 4*

Vervolg van blz. 3

sjorverordening niet uitbreiden, daar gaan ze nooit mee akkoord.

Tegenstelling: Dat klopt, maar als werkende mensen zich altijd hadden neergelegd bij de wensen van de bedrijven, de regering en het stadsbestuur, dan hadden we nu een werkdag van tien uur, een zesdaagse werkweek en geen

veiligheidswetgeving.

Door de vakbondsmacht te ontplooien kunnen eisen worden afgedwongen.

De havenarbeiders hebben de vakbondsmacht om vergaande eisen af te dwingen en het is nu tijd om die macht te ontplooien.

RPS - Van uitstel *afstel* maken

Half januari kregen alle RPS-ers een brief van de directie: 'het gaat slecht, het geld is op 1 mei op en dan sluiten we de tent.'

De collega's leefden 3,5 maand tussen hoop en vrees. Eind april kregen ze een nieuwe brief van de directie: 'het gaat beter dan we dachten, we gaan er nu vanuit dat we tot 1 augustus uw salaris kunnen betalen'.

Flauwekul

Dit is natuurlijk allemaal flauwekul. De overslagcijfers in de containersector zijn puur slecht, dus hoezo gaat het beter dan gedacht. In de vakantie is er meer werk voor RPS, dus hoezo zou het geld op 1 augustus op zijn?

Omdat de smoezen slechter worden, wordt tegelijk duidelijker dat het wel of niet sluiten van RPS

niet een beslissing is die met verlies- of winst te maken heeft, maar dat het te maken heeft met het krachtenveld tussen havenarbeiders en havenbedrijven.

Ze durven niet, niet nu

De sluitingsplannen werden gepresenteerd nadat het vakbondsbestuur – geheel in strijd met de besluiten van de ledenvergaderingen – het einde van de acties proclameerde. Als de havenarbeiders terugwijken, dan zetten de havenbedrijven weer stappen vooruit.

Op dit moment durven de bedrijven de ontslagen bij RPS kennelijk niet door te zetten. In de haven leeft bij grote groepen immers het gevoel dat je de RPS-ers niet kunt laten vallen. Dat gevoel is gebaseerd op solidariteit: je

laat niet zo snel collega's vallen waarmee je zo lang samenwerkt. Maar dat gevoel is ook gebaseerd op eigen belang: als er bij RPS ontslagen vallen, dan kunnen er overal ontslagen vallen.

De beste werkgarantie: ontslagen bij RPS van tafel

Maar uitstel is geen afstel. Uitstel betekent dat de bedrijven op een gelegenheid blijven loeren om die ontslagen toch door te voeren. Het eindeloos doorpraten over oplossingen waaraan de bedrijven niet willen meewerken speelt hen dus in de kaart. Het ontwapent de havenarbeiders. Afstel kan alleen tot stand komen door het krachtenveld tussen havenbedrijven en havenarbeiders weer op zijn kop te zetten: acties in de hele sector

Kom naar de vergadering van de Volle Lading

dinsdag

17 mei

2016

20.00 uur

**J. de Vouplein 99
Rotterdam**

tot de ontslagen zijn ingetrokken. Zo een resultaat is meer waard dan tien werkgaranties op papier.

Kamerbreed voor de grote jongens

De EU heeft besloten dat de havenbedrijven van Rotterdam, Amsterdam, Vlissingen, Delfzijl en Moerdijk vanaf 1 januari 2017 vennootschapsbelasting moeten betalen.

Tot nu toe had de regering ze daarvan vrijgesteld. Het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) is zeer winstgevend, zodat de winstbelasting zou oplopen tot € 60 miljoen.

In Den Haag werd meteen een lobby op touw gezet voor 60 miljoen vervangende financiële steun.

En alle politieke partijen volgen gedwee. Voor de camera's zeggen ze dat die extra steun goed is voor de werkgelegenheid, in werkelijkheid voeren ze opdrachten uit van de grote logistieke monopoliebedrijven - die juist

*Vervolg
op
blz. 6*

Vervolg van blz. 5

massaal werkgelegenheid afbreken. Kamerbreed, van SP tot VVD, spreken de partijen schande van de belasting.

Het Financieele Dagblad schreef op 31 maart: 'SP-er Farshad Bashir schroomde niet om het Havenbedrijf tips aan de hand te doen om die belasting via Ierland te kunnen ontwijken.

'Geef ze een ruling waardoor zeehavens winst onbelast mogen doorsluizen', zei Bashir. 'Als het om 4% van de Nederlandse werkgelegenheid gaat mogen we daar best handig mee omspringen.'

Ook uit andere fracties kwamen voorstellen om het HbR te compenseren.

Zo wordt duidelijk dat de Tweede Kamer en de hele burgerlijke democratie een rookgordijn is waarmee de staatsmacht van de monopoliebedrij-

ven aan de ogen van de kiezers wordt onttrokken. Met de leugen van banenbehoud, worden via steun aan het HbR de belangen van rederijen en terminal operators gediend.

Lobby of staking

Omdat de werkende mensen niet de staatsmacht hebben, heeft een lobby voor hun belangen geen zin. In hun geval komt een lobby neer op bedelen met de pet in de hand.

Maar omdat arbeiders met hun werk de wereld draaiende houden, hebben zij een machtig wapen: stoppen met werken.

Na de 24-uursstaking in januari wilden de containerbedrijven direct praten, maar toen de bond het bij praten liet, trokken de bedrijven hun toegevingen weer in.

Het stakingswapen is voor arbeiders een noodzaak.



Vervolg van blz. 8

nen deze redactie over de manier waarop de rederijen met de havendiensten onderhandelen. Dat zou ongeveer neerkomen op 'wij willen dit en als we dat niet krijgen dan gaan we elders heen of beginnen onze eigen dienst'.

Havens wereldwijd willen de grote spelers maar wat graag binnenhalen en grote investeringen om hen te kunnen accomo-

deren worden in dat verband niet geschuwd."

Voor wie dacht dat het Havenbedrijf Rotterdam verantwoordelijk is voor het verlies aan banen: het zijn de rederijen en de met hun versmolten terminals die van het HbR en de regering miljarden investeringen eisen en tegelijk de helft van de banen in de containersector willen schrappen.

Zo worden de rijken rijker en de armen armen.

De Nederlandse Bank (DNB) komt met een onderzoek waaruit blijkt dat een veel kleiner deel

(AIQ) van het verdiende geld naar de lonen gaat dan eerder werd gezegd.

De AIQ was volgens DNB vorig jaar 73,5% in plaats van bijna 78%. Dit percentage is een gemiddelde. In de grote bedrijven ligt de AIQ een stuk lager. De FNV-top, die jarenlang loonmatiging accepteerde en de vakbondsmacht nooit volledig wilde ontplooiën, haast zich om de oproep voor hogere lonen te ondersteunen.

Waarom komt DNB met dit bericht?

Dat is omdat er na de financiële en overproductiecrisis maar geen economische groei van betekenis komt. Er wordt integendeel weer gevreesd voor een

Als de Nederlandse Bank voor loonsverhoging pleit

nieuwe crisis. Crises zijn eigen aan het kapitalistisch systeem, omdat door de productie voor winst de werkende meerderheid nooit voldoende geld verdient om alle geproduceerde artikelen te kopen en diensten af te nemen. De laatste jaren zijn de winsten zo explosief gestegen ten nadele van de lonen, dat groei door binnenlandse bestedingen niet tot stand komt. De superwinsten worden immers door de export binnengehaald en door de internationale monopolies geïncasseerd.

Wie nu denkt dat ze van hogerhand gaan besluiten om de lonen te verhogen, die zal bedrogen uitkomen. Voor alles moet worden geknakt. Loonstijging gaat immers ten koste van de winst.

Niks HBR het zijn de grote concerns!

De ontwikkelingen staan niet stil in de wereld van de rederijen.

Cosco en China Shipping zijn gefuseerd. CMA CGM heeft APL overgenomen (en zit nu dus voor 30% in RWG).

Hapag Lloyd gaat waarschijnlijk fuseren met UASC. De nieuwe Chinese rederij, CMA CGM, Evergreen en OOCL gaan een

nieuwe alliantie vormen: 'Ocean Line'.

Twee allianties vallen uit elkaar: de G6 en CKYHE.

De rederijen zijn op hun beurt wereldwijd weer verbonden met terminals.

In Rotterdam heeft Maersk APMT. In RWG zitten naast DP World (30%) - CMA CGM (30%), Mol (20%) en Hyundai (20%). Cosco heeft samen met ECT een dedicated terminal, net als MSC.

Ene meneer Pieffers schreef in het Nieuwsblad Transport van 26 april 2016 als commentaar:

"Toen 2M van Maersk Line en MSC van start ging, vertelden bron-

Vervolg op blz. 7



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