



29-6-2016 - Uitgave Volle Lading Groep

RPS-ers per 1 september op straat? **Dat nooit!**

Vier weken geleden berichtten we in de Volle Lading dat er een concept-akkoord was voor een sociaal plan voor de collega's van RPS. Volgens dat akkoord zouden de RPS-ers in dienst treden bij twee nieuwe BV's. Die 'oplossing' stonk aan alle kanten, omdat onduidelijk was hoe de CAO voor die nieuwe BV's er uit zou zien en omdat de collega's niet wisten welke functie ze zouden krijgen, niet welk rooster en ook niet hoeveel uur de arbeidsovereenkomst zou bedragen.

Dik kans dat de RPS-ers moesten gaan werken voor een loon gelijk aan een WW-uitkering. Dat was slecht voor de RPS-ers,

maar ook voor de rest van de havenarbeiders omdat dit model zou staan bij reorganisaties bij andere havenbedrijven als de ladingpakketten gaan schuiven. Vanwege die onzekerheden gaf de ondernemingsraad terecht een negatief advies.

'Nog even aankijken' is recept voor WW (en niet alleen voor RPS-ers) - RPS-directie veegt ook sociaal plan van tafel

Maar inmiddels zijn we vier weken verder. Het concept sociaal plan heeft geen storm van protest in de haven doen opsteken. Veel colle-

*Vervolg op
blz. 2*

Vervolg RPS

ga's (van RPS en van andere bedrijven) willen het kennelijk 'nog even aankijken'. Maar met 'nog even aankijken' worden geen concessies afgedwongen. Elke week die na 7 en 8 januari zonder acties voorbij gaat, maakt de bedrijven agressiever.

Zoals altijd schuiven ze daarbij Vervat vooruit om de temperatuur van het water te voelen. Bij brief van 6 juni veegt de RPS-directie nu ook het concept sociaal plan van tafel want: "De kern van het probleem is nu juist dat er onvoldoende passend werk voor het huidige personeelsbestand voor handen is."

Daarom wil de directie op 1 september de activiteiten van RPS beëindigen zonder behoud van baan in een nieuwe BV. Vóór 1 september dient iedereen ontslagen te worden. Als de RPS-ers dwarsliggen – zo zegt de directie – dan gaat RPS failliet en kunnen de RPS-ers fluiten naar de transitievergoeding en ook naar een deel van het loon. In normaal Nederlands heet dat chantage.

Weg met de chantage - nu samen in actie

Deze chantage is het logische sluitstuk van de ontwikkelingen



van het afgelopen half jaar. Door het stopzetten van de acties verdween de druk op de ketel die nodig is om goede oplossingen te bereiken. De bedrijven worden niet gedwongen om aan goede oplossingen mee te werken en worden steeds agressiever. Daarbij gaan ze steeds weer een stapje verder. Als de RPS-directie haar zin krijgt, dan krijgen alle havendirecties hun zin, want dan worden op 1 september 120 collega's in de WW gekieperd. Dan zijn de gesprekken op sectorniveau over oplossingen ook zinloos geworden. Het alternatief voor 'nog even aankijken' kan alleen 'nu samen in actie' zijn!

- Geen werkloosheid voor de collega's van RPS!
- Alle RPS-ers aan de slag in de haven!
- Geen 'oplossingen' waarbij loon of verworven rechten worden ingeleverd!

Castelein (HbR): 'Graag of helemaal niet'

Bonden moeten tekenen bij het kruisje

Begin juli komen bonden en bedrijven bij elkaar om opnieuw over het werkgelegenheidsakkoord voor de containersector te spreken. Castelein, de baas van het HbR (Havenbedrijf Rotterdam), heeft de bonden te verstaan gegeven dat wat nu op tafel ligt het maximaal haalbare is en dat er geen nieuwe voorstellen meer gedaan mogen worden: zelfs nieuwe komma's en punten zijn verboden.

Dit lijkt in de verste verte niet op een werkgelegenheidsgarantie

Wat nu op tafel ligt is ongeveer hetzelfde als wat in december vorig jaar op tafel lag. Wat op tafel ligt lijkt in de verste verte niet op een werkgelegenheidsgarantie. Volgens wat nu op tafel ligt kunnen de 500 collega's met een jaarcontract fluiten naar een vaste baan en omdat de 'garantie' ruime ontsnapingsclausules heeft, kunnen ook honderden vasten fluiten naar hun baan.

Als je staakt kan je eisen stellen, anders moet je bedelen

Zo zag de wereld er op 7 en 8 januari toch niet uit. Als je staakt kan je eisen stellen, zo niet dan ben je een bedelaar die genadebrood moet eten. En omdat

momenteel chanteren populair is bij bedrijven spreekt Castelein over de werkgelegenheidsgarantie die 'op dit moment' op tafel blijft liggen. Met andere woorden: als je deze minieme toezeggingen niet direct accepteert, dan gaan ze van tafel.

Wie geen bedelaar wil zijn die pakt het strijdbare vakbondswerk op. Dat strijdbare vakbondswerk houdt het volgende in:

'Beste havenbedrijven en HbR', we hebben nu een half jaar gepraat zonder mes op tafel, maar dat helpt niet. Jullie spreken over een werkgelegenheidsgarantie die niets voorstelt, niet voor de vasten en zeker niet voor de collega's met een jaarcontract. De jeugd heeft in de haven alleen het perspectief van twee jaarcontracten en daarna worden ze afgedankt.

Graag gebruiken jullie Maasvlakte 1 en 2 - aangelegd met onze belas-

*Vervolg
op
blz. 4*

Vervolg van blz. 3

tingcenten - en wegen en spoorlijnen, tunnels en bruggen - ook aangelegd met onze belastingcenten. Jullie dank is het schrappen van de helft van de arbeidsplaatsen in de containersector (met behulp van rekenmodellen liegen jullie dat het om een kwart van de banen gaat).

Maar genoeg is genoeg. Dan maar het mes op tafel. Wij, de havenarbeiders uit de containersector, wij sluiten de rijen met eisen die in het belang zijn van alle havenarbeiders.

Eisen die ook in het belang zijn van de collega's met een jaarcontract. Eisen die ook liggen in het verlengde van concessies die de directies van APMT1 en 2 hebben gedaan. Eisen die ook in het belang zijn van de collega's bij de

sjor- en inhuur bedrijven.

Wij gaan het besluit van de bondsvergaderingen van november en december vorig jaar uitvoeren, dus drie keer 24 uur per maand plat, zo nodig meer en zo lang als nodig. Wij eisen werkgaranties voor alle havenarbeiders door:

- 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!
- Uitbreiding sjourverordening!

Nieuwe allianties: nieuwe smoezen

Eén van de argumenten om de bonden het mes op de keel te zetten is de vorming van nieuwe allianties in de containervaart en de onzekerheden die dat voor de terminals met zich mee zou brengen. Maar de vorming van nieuwe allianties is de 'normale' kapitalistische gang van zaken.

Nieuwe allianties:

monopolistische concurrentie

Door concurrentie zijn er maar een paar monopolierederijen overgebleven. De grootste tien rederijen hebben 70% van de markt, de vijf grootste hebben 50% van de markt en de drie grootste (Maersk, MSC en CMA-CGM) hebben 40% van de markt.

Vervolg nieuwe allianties

De monopolies maken de dienst uit. De concentratie van kapitaal bij steeds minder en steeds grotere bedrijven is een wetmatigheid van het kapitalisme. Dat is de manier waarop de rijken steeds rijker worden en de armen steeds armer.

CMA CGM neemt APL over. Cosco en China Shipping fuseren (onder de naam Cosco Shipping Lines). Hapag Lloyd en UASC spreken over fusie of overname. Als Hyundai niet wordt overgenomen, dreigt er faillissement. Over een jaar zal het marktaandeel van de top tien verder zijn gestegen.

Allianties veranderen steeds

In de scheepvaart is samenwerking tussen de monopolieredereien in allianties een normaal verschijnsel. Zonder deelname aan allianties kunnen de redereien de concurrentie niet overleven. Door het samengaan en overnemen van rederijen worden die allianties regelmatig opgeschud.

Vorig jaar bleek P3 niet door te kunnen gaan en vormden Maersk en MSC 2M (28,6% marktaandeel). CMA CGM, het nieuwe Cosco, Evergreen en OOCL vormen volgend jaar Ocean Alliance (26,5% marktaandeel). En de resterende grote rederijen (Hapag Lloyd, K-line, MOL, NYK, en Yang Ming) zullen de Alliance vormen (marktaandeel 15,1%). De Koreaanse rederijen Hanjin en

Kom naar de vergadering van de Volle Lading

maandag

11 juli

2016

20.00 uur

**J. de Vouplein 99
Rotterdam**

Hyundai vallen voorlopig buiten de boot en lijken het slachtoffer van deze monopolistische concurrentieslag te worden.

Concurrentie met overcapaciteit

Behalve met alliantievorming wordt de concurrentieslag gevoerd met steeds grotere schepen en met record tariefverlagingen door overcapaciteit. De allergrootste rederijen bestellen steeds weer nieuwe schepen, waarmee de kosten per container worden gedrukt. Daarmee ontstaat een overcapaciteit die eind 2015 ongeveer 10% was. Oude maar nog steeds prima schepen worden uit de vaart genomen om de overcapaciteit te matigen.

Vervolg
op
blz. 6

Vervolg nieuwe allianties

Zo werkt de kapitalistische concurrentie: er wordt onnutte nieuwe capaciteit gebouwd, er worden prima schepen opgelegd, de terminals kunnen de grote schepen nauwelijks aan. Het resultaat zal zijn dat het aantal rederijen verder wordt verminderd en dat de winnaars van de concurrentieslag een groter marktaandeel verwerven. Privébezit van de productiemiddelen en de jacht

op maximale winst maken een logische en nuttige inzet van de productiemiddelen onmogelijk.

Geen smoezen

Als de terminals pas over garanties willen spreken als de concurrentieslag tussen de monopolie-rederijen tot een einde is gekomen, dan kunnen we lang wachten. Het zijn slappe smoezen om weg te lopen van de onderhandelingsstafel.

De Volle Lading

zelfstandig van en voor havenarbeiders

sieve eisen in het belang van de arbeiders, democratisch, voor strijdbare vakbonden, voor internationale solidariteit, open voor gedachten over een andere maatschappij zonder uitbuiting en onderdrukking.

De Volle Lading is een blad van en voor havenarbeiders. Vrienden die de strijd van de havenarbeiders ondersteunen zijn welkom. De uitgangspunten van de Volle Lading staan in ieder nummer op de achterkant afgedrukt. De Volle Lading propageert het echte vakbondswerk en de zelfstandig georganiseerde strijd – alleen zo kunnen de havenarbeiders hun lot in eigen hand nemen. Alleen zo kan de volledige vakbondskracht worden ontplooid.

Daarom ontwikkelt de Volle Lading zich als een zelfstandige groep: een groep die werkt met offen-

Financiële zelfstandigheid Steun de Volle Lading ook financieel

Daarbij hoort ook financiële zelfstandigheid. Het drukken van de Volle Lading kost geld. Daarom is alle financiële steun welkom. Een gezonde financiële basis kan alleen bestaan uit de bijdragen van de havenarbeiders zelf. Dat havenarbeiders de Volle Lading waarderen, blijkt uit de steun die we krijgen bij het uitdelen aan de poorten. Om de kosten te dekken is echter meer nodig. Daarom doen we

Vervolg op
blz. 7

Vervolg Steun DVL

een beroep op alle havenarbeiders om het blad financieel te steunen. Leg wat geld in je dashboardkastje om aan de uitdelers te geven. Of maak geld over op rekening: NL54INGB0004428359. Vermeld dan: 'Voor DVL'. beter is een vast bedrag per maand - per automatische overschrijving. Dat geeft zekerheid. Wie de inhoud van de Volle Lading belangrijk vindt, kan ook eens met de pet rond gaan.

Doe mee, voor de goede zaak

Voel je thuis en doe mee. Geef je email adres door - dan krijg je iedere vier weken de uitnodiging voor een vergadering van de Volle Lading Groep. Iedere vier weken komt de nieuwe Volle Lading uit. De oplage ligt ruim boven de duizend stuks. Al 28 jaar staan in de

Volle Lading de belangen van havenwerkers voorop. We dragen argumenten aan voor discussies - om het echte vakbondswerk te verbeteren en om resultaten binnen te halen. Zo hebben we het belang van een sector-CAO verdeeld, zodat er dan gezamenlijk en dus met meer macht geknokt kan worden. In de strijd tegen ontslagen vanwege de automatisering hebben we aangedrongen op arbeidstijdverkortung met behoud van loon, zodat het werk verdeeld kan worden en er banen overblijven voor onze kinderen. Daarom benadrukken wij ook het belang van vaste banen voor de collega's met een jaarcontract. We hebben uitgelegd dat het behoud van de banen van de RPS van belang is voor iedere havenarbeider.

Als je dat allemaal belangrijk vindt: doe mee!

Terminals en rederijen: twee handen op één buik

De containerbedrijven zijn versmolten met de containerrederijen. Maersk en APMT zitten in hetzelfde concern, Cosco en MSC bezitten met ECT (dedicated) terminals en CMA CGM, MOL en Hyundai zijn met DP World de aandeelhouders van RWG.

We zien nu - door de opstartproblemen bij RWG en APMT2 - hoe die rederijen proberen hun ladingstromen naar Antwerpen te verleggen.

In het sectoroverleg ligt een werkgelegenheidsgarantie op tafel met de ontsnappingsclausule, dat bij een volumedaling van 20% ontslagen zijn toegestaan. De monopolierederijen zullen de bevriende terminals daarbij graag een handje helpen. Garanties heb je pas als je bereid bent er voor te vechten. Arbeidersbelangen ondergeschikt maken aan de concurrentie is een heilloze weg.

Uitgangspunten van de Volle Lading

1. We maken ons met offensieve eisen sterk voor de belangen van de havenarbeiders en de jeugd die in de haven gaat werken.
2. We helpen de strijd voor die belangen te organiseren onder andere door de vier-wekelijkse uitgave van de Volle Lading.
3. We werken democratisch. Iedereen kan zijn inbreng hebben. Vrienden die de strijd van de havenarbeiders ondersteunen zijn welkom.
4. We ijveren voor vakbonden die strijdbaar en democratisch voor de belangen van de werkers opkomen.
5. We zijn onafhankelijk, ook financieel. We accepteren alleen financiële bijdragen als ze zonder voorwaarden worden gegeven.
6. We staan open voor gedachten over een andere maatschappij zonder uitbuiting en onderdrukking van de werkende mensen - dat geeft richting aan onze strijd.
7. We werken aan de versterking van de internationale solidariteit van de havenarbeiders.



www.vollelading.nl

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 La-
dinggroep - van collega's
voor collega's in de haven.

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