



16-3-2017 - Uitgave Volle Lading Groep

Spaanse regering wijkt voor stakingsdreiging

Op 16 maart moest de Spaanse regering het wetsvoorstel intrekken, waardoor havenwerkers vervangen zouden worden door uitzendbureaus.

Door de stakingsdreiging waren zoveel partijen tegen, dat de regering haar wet niet kon doorzetten.

De Spaanse havenarbeidersbond Coordinadora trekt de geplande stakingsdagen nu voorlopig in. Zij rekent erop dat er onderhandeld gaat worden.

De Volle Lading hoorde dat de positie van de Spaanse havenwerkers door de regering wordt aangevallen.

Wij namen contact op en kregen antwoord van het secretariaat van de Coordinadora (de grootste vakbond in de Spaanse havens). Hieronder het belangrijkste gedeelte:

“Onze collega’s van Las Palmas hebben ons ingelicht over jullie verzoek om informatie over het conflict over het havenwerk dat we

*Vervolg op
blz. 2*

Acties Spanje

in Spanje meemaken evenals over jullie solidariteit met ons, waar we jullie enorm dankbaar voor zijn.

De groepen grote investeerders vallen ons in veel havens tegelijk aan - in elk op een ander niveau - maar steeds met hetzelfde idee.

Het is daarom dat we elkaar moeten steunen en eensgezind moeten blijven, want dat is de enige manier om deze zo invloedrijke groepen het hoofd te bieden en om onze arbeidsplaatsen te redden van de flexibele arbeidsvoorwaarden die in de hele maatschappij heersen.

De Spaanse regering wil per decreet een nieuw systeem van havenwerk invoeren - zonder enig overleg - noch met de vakbonden, noch met de ondernemers.

Ze verschuilen zich achter een uitspraak van het Europese Hof, die verplicht tot een andere wijze van functioneren van de bedrijven die havenwerkers ter beschikking stellen voor de werkzaamheden bij het laden en lossen van schepen in de havens.

Het punt is dat de regering verder gaat dan in de uitspraak

staat en gebruik maakt van die uitspraak om het huidige systeem volledig af te schaffen en alle werkzaamheden te gaan doen met personeel van uitzendbureaus.

Daarbij bevoordelen zij de grote ondernemingen, maken ze een eind aan de 'hinderlijke' collectiviteit van onze vakbondsorganisatie en zullen de bedrijven hun winsten zien stijgen.

Het decreet zal leiden tot het ontslag van 6500 Spaanse havenwerkers. Het plan is ieder jaar 25% van de havenarbeiders te ontslaan - wat betekent dat na drie jaar het huidige havenwerk volledig is afgebroken.

De ontslagen Spaanse havenwerkers zullen een vergoeding ontvangen van slechts 20 dagen loon voor elk gewerkt jaar.

In drie jaar tijd alle havenarbeiders ontslaan, ze wegsturen met een fooi, ze vervangen door rechteloze goedkope uitzendkrachten en zo de vakorganisatie breken - dat is wat de Spaanse regering wil.

Maar de Spaanse havenarbeiders en de Coördinadora gaan niet als makke schapen naar de slachtbank.

Hun stakingsacties en de internationale solidariteit zullen grote indruk maken!"

De EU en de grote concerns

Het afschaffen van de beschermde havenpool in Spanje staat niet op zich. Het financierskapitaal (waartoe de grote reders en internationale terminalconcerns behoren) bepalen het EU-beleid.

In België wordt ook druk uitgeoefend. In Griekenland en Portugal is de afbraak van de beschermde havenpools grotendeels doorgevoerd - maar in Lisabon slaagde de regering er niet in vanwege de harde strijd en de internationale solidariteit.

In Rotterdam was er geen dwang van de EU nodig om de beschermde pool om zeep te helpen en vrij baan te geven aan onzekere contracten – het poldermodel was voldoende.

Hier worden nu via het nieuwe RPS oude uitzendkrachten in de haven geïntroduceerd en wie niet mee mocht naar het nieuwe RPS werd met een fooi afgescheept.

In de VS strijden havenwerkers tegen de privatisering van havens en de vernietiging van hun banen en loonsverlaging. De Internationale Havenwerkers Associatie (ILA) dreigt de havens aan de Atlantische kust te sluiten als hun banen worden uitbesteed.

De beste bijdrage van de Rotter-

damse havenarbeiders aan deze internationale strijd is te strijden voor sector-CAO's, vaste banen en tegen onzekere contracten. Dan kunnen Rotterdamse havenarbeiders weer met opgeheven hoofd rondlopen. Nu wordt in Europa de rechteloosheid in de grootste Europese haven als voorbeeld gesteld.

Solidariteit in de wereld, Europa en Rotterdam

De Coordinadora zijn internationaal aangesloten bij IDC en niet bij ITF zoals FNV Havens.

IDC roept alle Europese havenarbeiders op om op 10 maart tussen 12.00 en 15.00 uur het werk te onderbreken.

Havenarbeiders buiten Europa worden opgeroepen om op die dag het werk tussen 12.00 en 13.00 uur neer te leggen.

We geven alle havenarbeiders in overweging om een blijk van solidariteit te geven. Als een werkonderbreking van drie uur niet mogelijk is, dan kan gedacht worden aan het verlengen van de schaft, het aannemen van een solidariteitsboodschap, het maken van een solidariteitsfoto enzovoort.

Wie dit wil bespreken of hulp wil hebben, kan contact opnemen met de Volle Lading

Allemachies Bas!

Bas Verhoef was directeur van RST.

Trouwens niet alleen van RST, maar ook van Uniport.

Onder zijn leiding liet een groot deel van het management nota's voor flessen wijn, maatpakken, feesten, een skybox bij ADO Den Haag en wat niet meer door RST betalen.

Onder zijn leiding kregen relaties relatiegeschenken die besteld waren bij de onderneming van zijn vrouw. Dat was Bas Verhoef.

Bas Verhoef is niet langer directeur. Aandeelhouder Steinweg heeft eerst afgerekend met de managers die de valse nota's indienden en daarna was het de beurt aan Bas.

En wat doen ze met Bas? Bas krijgt een nieuwe baan – hij moet het contact met de klanten gaan onderhouden.

Neem je iets mee uit een container of meldt je je ten onrechte ziek - dan kan je er als havenarbeider bij RST zo maar uitvliegen: rechtstreeks de bijstand in. De directeur niet, die krijgt een ander goedbetaald baantje.

Risico's op de werkers afwentelen

Door Bas Verhoef zelf werd het personeel in de kantine van Uniport uitgeoeterd, omdat ze hadden deelgenomen aan de 24-uursstaking in januari 2016.

Hij bracht zelf de boodschap over dat aandeelhouder Steinweg de stekker er uit zou trekken als de collega's van Uniport nog een keer het werk zouden neerleggen.

En dan nog wat: bij RST werken tientallen jongeren jaar in jaar uit op een stage-contract - dat betekent 100% meedraaien voor een klein loontje.

En: bij Uniport vlogen de jongens met een jaarcontract er uit omdat 100.000 containers naar APMT1 gingen.

Makkelijk om alle risico's op de werkers af te wentelen. Steinweg een mooie winst, de jongeren nooit een toekomst.

Bas Verhoef liet de bond ook nog even weten dat er bij de onderhandelingen over de RST-CAO wat aan de hoge lonen gedaan moet worden, en daarmee

bedoelde hij niet de salarissen van de managers.

Tenslotte dit: RST en Uniport hebben het werkgelegenheidsakkoord voor de containersector nooit getekend. Bas Verhoef beloofde plechtig dat RST en Uniport zich bij het akkoord zouden aansluiten zodra de afspraken waren getekend.

Maar daar hebben we nooit meer iets over vernomen - niet van Bas en ook niet van het bondsbestuur. De inkt van de handtekeningen is inmiddels al bijna een half jaar droog.

Weet de nieuwe directeur van deze toezeggingen of liggen ze in de prullenbak? Je weet het maar nooit met zo'n Bas.

**Kom naar de
vergadering
van de**

Volle Lading

vrijdag

24 maart

2017

20.00 uur

**J. de Vouplein 99
Rotterdam**

Had je maar een SHB

Jammer dat de good old SHB er niet meer is. Daar hadden havenarbeiders een vast contract tegen dezelfde arbeidsvoorwaarden als de collega's die bij de havenbedrijven in dienst waren. Als er lijnen heen en weer gingen, dan gingen de SHB-ers vanzelf ook heen en weer. Pieken werden opgevangen zonder dat het ten koste van de havenarbeiders ging.

Waarom niet een sector-CAO afsluiten en een grote hoeveelheid regiewerk onderbrengen bij RPS, Matrans, ILS en Unilash?

Dat zou een oplossing voor de havenarbeiders zijn.

Dat moet dan wel afgedwongen worden, want de bedrijven willen geen vastigheid voor havenarbeiders, maar rechteloosheid.

Wat brengen de nieuwe vaarschema's op 1 april?

Op 1 april zullen de nieuwe vaarschema's van de allianties ingaan.

Pas daarna is het slagveld echt te overzien.

De twee grootste containerrederijen - Maersk en MSC - vormen **2M**.

2M en Hyundai hebben een 'strategische samenwerking', wat dat dan ook mag inhouden.

Van de zes Verre Oosten-diensten zullen er vier bij APMT2 aanlopen en één bij APMT1 (in een dubbele loop).

Van Trans-Atlantische diensten en Noord-Zuid-diensten is niets bekend.

Ocean Alliance (CMA CGM, het nieuwe Cosco, Evergreen en OOCL) brengt twee Verre Oosten-diensten en een Transatlantische dienst onder bij RWG (CMA CGM is 30% aandeelhouder van RWG).

Ocean Alliance stuurt ook vier Verre Oosten-diensten en een Trans-Atlantische dienst naar Euromax (Cosco is 35% aandeelhouder van Euromax).

Van **THE Alliance** is nog niets bekend. Tot deze alliantie behoort Hapag Lloyd (dat UASC heeft overgenomen), de drie Japanse rederijen MOL, NYK en K-line (die hebben aangekondigd te gaan fuseren) en Yang Ming. MOL is 10% aandeelhouder van RWG, dus een deel van de diensten van THE Alliance zal wel naar RWG gaan.

Niet meegaan in concurrentie denken

Omdat de overslag van containers nauwelijks groeit betekent de groei van het aantal containers bij de ene terminal de krimp van het aantal containers bij de andere. Havenarbeiders die zich door concurrentieverhalen het hoofd op hol laten brengen zullen juichen of huilen. En het volgende jaar kan het weer andersom zijn.

De boodschap is: laat je hoofd niet op hol brengen, voor je het weet lever je loon en andere arbeidsvoorwaarden in om 'de klanten weer terug te krijgen'. En het volgende jaar leveren ar-

beiders van andere terminals dan weer in. Als arbeiders meegaan met het concurrentie-denken, dan juichen de directies van de terminals en de rederijen en dan huilen uiteindelijk de arbeiders.

Wat is dat akkoord waard?

De directie van APMT1 gaat er van uit dat APMT1 er werk bij zal krijgen. Er worden advertenties verspreid om nieuw personeel te werven en collega's met een jaarcontract (ook zij waarvan het contract niet werd verlengd) worden benaderd om in vaste dienst te komen.

De Volle Lading maakt het niet uit wie in de haven werkt - collega's met een vast of een jaarcontract zijn ons even lief - maar waar blijven die afspraken waar een half jaar geleden voor werd getekend: vacatures eerst uitzetten bij deelnemende bedrijven, 66% van de vacatures vervullen door vasten van andere bedrijven aan te nemen?

Het was ten opzichte van de collega's met een jaarcontract een onsolidaire afspraak, maar het lijkt nu ook het papier niet waard waar het opgeschreven is.

Solidariteit

Drie allianties bepalen voortaan welke terminals druk zijn en

welke stil. En deze allianties bestaan uit rederijen die met de stuwadoors zijn verbonden. Het is voor deze allianties een koud kunstje om tijdelijk de ene of de andere terminal vol te gooien met werk of tijdelijk de ene of de andere terminal voorbij te varen.

Op dezelfde wijze kunnen ze tijdelijk Rotterdam, Hamburg of Antwerpen voorbij varen. Tegenover dit soort spelletjes kan alleen de onderlinge solidariteit helpen. Daarom werken aan eenheid door:

- **Gelijk loon, vaste roosters, vaste banen - geen A-,B- en C-arbeiders!**
- **Op die basis één CAO voor de hele sector!**

APM TERMINALS Lifting Global Trade

Terminal operator – volcontinu rooster

De functie:
APM Terminals Rotterdam heeft op dit moment vacatures voor Terminal Operator.

Als Terminal Operator ben je de schakel met onze klanten: je verplaatst containers van en naar de kranen, de opslaglocatie en vrachtwagens. De werkzaamheden worden uitgevoerd volgens een 24/7 driewiel volcontinu dienstrooster, wat betekent dat je afwisselend in de dag-, avond- of nachtdienst werkt.

Aang... en veiligheid voorop staat, start je met een intensieve opleiding tot Straddle Carrier chauffeur. Bij het succesvol doorlopen van de opleiding ontvang je een door het Scheepvaart en Transport College uitgereikt certificaat.

taken:

- lossen van containers van vrachtwagens
- lossen van containers van en naar kranen en ops aglocaties.
- ...

Voor deze functie zoeken wij teamspelers, die

- ook zelfstandig kunnen werken
- goede hand/oog coördinatie beschikken
- nauwgezet zijn in hun werk
- geen hoogteverschillen hebben
- veilig en efficiënt werken
- klantgericht zijn
- een pragmatische, no-nonsense instelling hebben
- in bezit zijn van rijbewijs B.

Daarnaast verwachten wij van kandidaten dat zij zich bewust zijn van de waarde van materieel en goederen op de terminal en een verantwoord gedrag tentoonspredien ten aanzien van veiligheid in het werk en op de terminal.

Als je graag in een team werkt, onregelmatige diensten geen probleem vindt en jezelf uitstekend kunt concentreren, dan zijn wij op zoek naar jou.

Een aanstellingskeuring en een assessment maken onderdeel uit van het selectieproces voor deze functie. Als onderdeel van de selectieprocedure zal een Verklaring Omtrent Gedrag (VOG) worden gevraagd.

Je sollicitatie kan je voor 6 maart 2017 richten aan rot.hrd@apmterminals.com.

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