



11-3-2020 - Uitgave Volle Lading Groep

# Leren van ervaringen Uniport Strijd voor behoud van alle banen

Tien jaar geleden vielen er ontslagen bij het faillissement van de SHB en later bij reorganisaties bij RPS. Honderden collega's verdwenen op die manier in de WW.

Nu dreigt bij Uniport hetzelfde te gebeuren. De strijd tegen ontslagen werd gestaakt voor hij goed en wel op gang was gekomen.

Honderd collega's dreigen in de WW te komen. Extra zuur omdat er ook nog steeds mensen worden aangenomen (tegen lagere lonen en met tijdelijke contrac-

ten). Sommigen zeggen: het kan niet anders, we zijn verdeeld, we laten alles maar over ons heenkomen.

## **Machtspositie havenarbeiders nu feitelijk sterker**

Waarom zouden ontslagen niet tegengehouden kunnen worden? Er zijn minder havenarbeiders – maar dat betekent dat een kleinere groep een veel groter kapitaal in beweging zet: hun machtspositie is daardoor alleen maar sterker geworden. Die machtsposi-

*Vervolg  
op  
blz. 2*

## Vervolg - Uniport

tie is ook sterker geworden omdat het belang van de haven voor de rest van de economie groter is geworden.

Een voordeel van de huidige tijd is: via sociale media kan informatie veel sneller worden verspreid dan vroeger. De overgrote meerderheid van de havenarbeiders is lid van een bond: daar kan het dus ook niet aan liggen.

Waarom wordt de machtspositie die havenarbeiders hebben dan niet gebruikt om ontslagen te voorkomen?

### **Heldere eisen formuleren: arbeidstijdverkorting en herplaatsing**

Er zijn ook heldere eisen te formuleren om ontslagen te voorkomen: arbeidstijdverkorting op kosten van de baas als middel om in tijden van automatisering banen te behouden.

Een concrete eis was ook: plaatsing van de collega's van Uniport bij Steinweg, bij bedrijven die lijnen van Uniport overnemen, bij bedrijven die zich op de locatie van Uniport gaan vestigen - bij elk havenbedrijf dat een vacature heeft.

Die eis is inderdaad gesteld - maar er is strijd voor nodig om meer te bereiken dan wat de bedrijven bereid zijn om te geven.

### **'Hogere vergoeding' eisen was eerste stap naar accepteren ontslagen**

Als de machtspositie van de havenarbeiders niet is veranderd en als er heldere eisen zijn te formuleren - waaraan ligt het dan? Dan ligt het eraan dat de strijd om die eisen niet daadwerkelijk is georganiseerd.

De collega's van Uniport werd voorgehouden dat het voldoende was om een hogere ontslagvergoeding te eisen. Als de strijd daartoe wordt beperkt, dan zijn ontslagen in feite al geaccepteerd.

Dat weerspiegelt niet de belangen van de collega's van Uniport en ook niet van de rest van de havenarbeiders. Ontslagen accepteren bij Uniport zet de deur open om ontslagen te accepteren bij andere bedrijven.

Ontslagen tegenhouden bij Uniport zet een andere deur open: om ontslagen tegen te houden bij andere bedrijven.

### **Je bent samen lid van de bond om actie te voeren voor gezamenlijke belangen**

Actie voor arbeidstijdverkorting en herplaatsing was en is zeker mogelijk. Om te beginnen bij de collega's van Uniport - maar zeker ook door de collega's van andere havenbedrijven. Collega's van Uniport demonstreerden en blokkeerden, de wil tot

verzet was er. 'Wij zijn Rotterdam Dockers, wij zorgen voor elkaar', is een leus die bereidheid uitdrukt om gezamenlijk aan de bak te gaan.

Er kwamen 175 havenarbeiders solidair koffiedrinken bij Uniport - ook dat drukte de bereidheid tot solidariteit uit.

In dit soort situaties komt het er op neer verder te gaan dan een symbolische daad. Als er geen heldere eisen worden gesteld en de actie niet op een hoger niveau wordt gebracht, dan sterft alle bereidheid in goede wil.

Je bent uiteindelijk lid van de bond om met je collega's voor gezamenlijke belangen op te komen: afwachten is dan niet op zijn plaats.

Het initiatief grijpen en het niet meer loslaten - dat is wat nodig is.

### **Lessen kunnen goud waard zijn**

Elk ontslag is er een te veel. Maar als de lessen worden getrokken, dan is het niet voor niets.

Als de straddle carriers bij APMTR worden geautomatiseerd, als de kolenstroom bij EMO afneemt, als RST ook een verouderde terminal blijkt te zijn, als corona de overslag doet terugvallen, als winstmaximalisatie opnieuw banen op de tocht zet - dan kunnen die lessen goud waard zijn!

# **APMTR**

## **duidelijk over duidelijkheid**

Door nieuwe acties dwongen de collega's van APMTR af dat ze uiterlijk op 31 maart 'duidelijkheid' krijgen over de plannen van ECT met de terminal. De belofte van 'duidelijkheid' leidt vaak af van waar het werkelijk om gaat. Het gaat toch om het beschermen van de belangen van de collega's van APMTR?

**Niet elke  
duidelijkheid  
is welkom**

Stel dat ECT op 31 maart laat weten dat ze flink gaan investeren in de terminal, dat de oude bemande straddle-carriers worden vervangen door geautomatiseerde straddle-carriers en dat er 200 banen worden geschrapt. Blij met die duidelijkheid? Stel dat ECT aankondigt de tijdelijke contracten niet te verlengen: gelukkig met die duidelijkheid?

Bij het uitdelen van de Volle Lading blijkt dat een groot

deel van de collega's van APMTR buitengewoon achterdochtig zijn over de plannen van de huidige directie en ECT. Terecht. Want die plannen dienen niet de belangen van de mensen die het werk doen. Die plannen dienen de belangen van de eigenaars van terminals, die plannen zijn gericht op meer winst, op maximale winst. We kunnen niet toelaten dat na de langzaam aan acties, de poortacties, werkonderbrekingen en vele vergaderingen straks zowel banen als collega's verdwijnen.

### **Samen uit samen thuis: vaste banen**

Wie wil dat er geen collega's in de WW verdwijnen, die eist niet 'duidelijkheid' maar vaste banen voor de collega's met een tijdelijk contract. Deze collega's hebben ook de acties meege dragen: samen uit samen thuis.

### **Technologische vooruitgang: korter werken op kosten van het bedrijf**

En is het verdwijnen van banen te accepteren? Wel als je technische vooruitgang wil accepteren zonder sociale vooruitgang. Wel als je denkt dat alleen de eigenaar van de terminal van technische vooruitgang mag profiteren.

Niet als je denkt aan de belangen van de jeugd: die moeten ook een toekomst in de haven hebben. Niet als je vindt dat ook de mensen die het werk doen van technische vooruitgang moeten profiteren.

Niet als je beseft hoe onrechtvaardig het is dat de vruchten van het werk van de havenarbeiders voor het grootste deel toekomen aan degenen die geen spat eerlijk werk verrichten: de eigenaren van de terminal en hun knechtjes.

## **Een flexbaan is niet tijdelijk**

Het Centraal Bureau voor de Statistiek heeft uitgezocht hoe het werkers die tussen 2010 en 2012 hun flexbaan kwijt raakten is vergaan. Het bleek dat bijna de helft (46,5%) vier jaar later nog steeds geen baan had - 29,5% had weer een flexbaan, 8,6% volgde een opleiding en slechts 15,4% had een vaste baan. De smoes van flexbaan als opstap naar een vaste baan is daarmee wel doorgeprikt.

# Lissabon

---

## Staking tegen loonsverlaging en ontslagen

In de haven van Lissabon werken de dockers in vier bedrijven sinds 19 februari alleen de tweede shift, vanaf eind februari gingen ze volledig in staking en vanaf 9 tot 31 maart roept vakbond SEAL op tot een staking in alle havenbedrijven.

De havenwerkers verzetten zich hiermee tegen de aanval op hun arbeidsvoorwaarden door de havenbedrijven onder leiding van het Turkse concern Yilport, dat drie terminals in Lissabon bezit. Yilport wil de lonen van de havenwerkers met 15% verlagen en de periodieken naar dienstjaren afschaffen. Yilport huurde tot nu toe de havenwerkers in via het bedrijf A-ETLP .

Dat bedrijf rekent de havenconcerns voor de inzet van havenwerkers nauwelijks meer dan in 1994, terwijl de inflatie door de bond op 60% wordt geschat.

A-ETLP klaagt daarom al jaren over te weinig geld, heeft de afgesproken loonsverhogingen van 2018 (4%) en 2019 (1,5%) niet uitbetaald en sinds dit najaar betaalt het de lonen in delen én steeds te laat. Verder heeft het bij 34 havenwerkers hun vaste contract vervangen door een oproepcontract.

Dat accepteerden de havenwerkers niet en alle 270 collega's in de actievoerende bedrijven stemden voor de staking. De staking was net begonnen, toen A-ETLP het faillissement aanvraagde en er tegelijk een nieuw bedrijf werd opgericht. Daar zouden de havenwerkers dan opnieuw moeten solliciteren tegen lagere lonen en zon-

der recht op jaarperiodieken. De dockers besloten de staking uit te breiden en te verlengen. Zij beseffen dat achter de problemen van A-ETPL de havenconcerns zitten die hun winsten willen verhogen. Yilport is berucht omdat dit bedrijf in Oslo een terminal overnam en alle havenwerkers ontsloeg om ze daarna goedkoper in te kunnen huren.

Havenbedrijven klagen dat Lissabon niet kan concurreren, maar de overslag is er vorig jaar met 7,1% gestegen - meer dan in de andere Portugese havens. Vakbond SEAL heeft in de haven van Setubal maatregelen genomen tegen schepen die vanuit Lissabon zouden willen uitwijken.

---

De Internationale Havenarbeiders Conferentie (IHC) stuurde een solidariteitsverklaring, met daarin onder andere:

*""Volle solidariteit met de havenarbeiders in Lissabon – You'll never walk alone!*

*Hoe kan een overheid zichzelf sociaal of socialistisch noemen, die de werkers zo slecht behandelt. Deze regering, die in dienst van de havenbazen van 250 collega's verlangt om maandenlang zonder voldoende loon te leven, heeft alle aanspraak op sociaal verloren. Dat jullie je daartegen verzetten, is jullie goed recht.*

*Het frauduleuze faillissement van A-ETPL is een eersteklas schandaal. Vooral gezien het feit dat de regering de verenigde strijd van de Lissabon-collega's probeert te ondermijnen door 30 nieuwe banen aan te bieden bij Porlis, een bedrijf van de Yilport Group.*

*Dit stuit terecht op de grootste verontwaardiging onder de collega's. Verdeel en heers, zo willen de heren het graag hebben. Blijf hardnekkig en standvastig!*

*We moeten ons over de nationale grenzen heen verenigen tegen deze methoden, die van de havenarbeiders een makkelijk doelwit willen maken."*

(De volledige verklaring is te lezen op [dockers-international.org](http://dockers-international.org))

---



**Kom naar de  
vergadering  
van de  
Volle Lading**

**maandag  
23 maart  
2020**

**20.00 uur**

**J. de Vouplein 99  
Rotterdam**

Bij de Volle Lading kun je leren vechten tegen onrecht en tegen de oorzaak van het onrecht: het kapitalisme.

En gooi gerust wat geld als steun in de pot.

De Volle Lading draait zonder subsidie – want we willen onafhankelijk blijven.



# 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](http://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.

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

Steun: NL54INGB0004428359 o.v.v. 'DVL'