



6-5-2020 - Uitgave Volle Lading Groep

Paddy Crumlin (ITF): 'nieuw normaal stelt arbeidersklasse op de eerste plaats'

Paddy Crumlin (voorzitter van ITF - de Internationale Transportarbeiders Federatie) deed een bijzondere 1 mei-boodschap uitgaan over corona, 1 mei en een nieuw normaal dat de arbeidersklasse op de eerste plaats stelt.

Hieronder een paar stukken daaruit.

'Deze crisis, veroorzaakt door de Covid-19-pandemie, heeft de wereld laten zien wat we altijd al wisten, dat

transportwerkers de wereld in beweging houden... We moeten dit vertalen in macht.

Wereldwijd praten leiders over het teruggaan naar het normale.

Maar wij vakbondsleden weten dat terug naar het normale niet goed genoeg is.

'het systeem is kapot'

De werkers die er vandaag voor zorgen dat ziekenhuispersoneel op hun werk

*Vervolg
op
blz. 2*

kan komen, dat de zieken de medicijnen krijgen die ze nodig hebben en dat de schappen van de supermarkten vol staan met voedsel, dat zijn dezelfde werkers die jarenlang geknokt hebben tegen dalende lonen – vaak armoedelonen, tegen toegenomen uitzendwerk, sociaal dumpen, onzekere werkge-

legenheidsmodellen en verslechterende arbeidsomstandigheden en voorzieningen.

We hebben tijdens deze crisis het criminele gezien van het normale – honderdduizenden ontslagen werkers, van de ene op de andere dag zonda-

der werk of betaling en miljoenen gedwongen te werken zonder voldoende bescherming - hetgeen leidt tot de dood van duizenden werkers in de frontlinie...

Het systeem is kapot en we moeten gezamenlijk campagne voeren om het te veranderen...

We moeten vandaag even stil staan om trots te zijn op wat we doen, onze waarden vieren, solidariteit van betekenis over de grenzen tonen en ons collectief verbinden aan elkaar om campagne te voeren, te organiseren en te vechten voor een nieuw normaal dat de arbeidersklasse op de eerste plaats stelt.'

'terug naar normaal is niet goed genoeg'



Corona

Havenwerkers dwingen bescherming af

Begin april stopten de havenwerkers op de Hutchison-terminal in Port Botany bij Sydney (Australië) met werken. Twee collega's waren ziek geworden, besmet door het coronavirus en de directie wilde geen duidelijkheid geven waarom 30 collega's thuis in quarantaine moesten blijven en anderen niet. De collega's verdenken Hutchison ervan niet iedereen naar huis te willen sturen om kosten te besparen. Ook nam het bedrijf onvoldoende preventiemaatregelen. Het vond het omkleden in dezelfde ruimte geen reëel besmettingsgevaar.

Na zes dagen staken en tussenkomst van de gezondheidsautoriteit kwam de directie eindelijk in beweging. Ze gaf een overzicht van de ploegen waarin de besmette collega's hadden gewerkt. Op grond daarvan zetten de collega's door dat naast de eerdere 30, nog eens 20 havenwerkers in quarantaine moesten. Vervolgens werden met een heel grote inbreng van de havenwerkers zelf beschermingsmaatregelen afgesproken over afstand houden, ploegwisseling, schoonmaken enzovoorts. Toen dat rond was gingen de collega's - na tien dagen staking - weer aan het werk.

Geen vergadering wel bereikbaar!

Tijdens de coronacrisis zijn er geen vergaderingen van de Volle Lading. Heb je iets te melden, wil je iets schrijven, vind je dat ergens iets over geschreven moet worden: geef het door. Dat kan per mail of per telefoon:

info@vollelading.nl

06-42492000

of

06-40393842



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 (zie pag. 8). De Volle Lading draait zonder subsidie – want we willen onafhankelijk blijven.

een ambitieus

Niek Stam stelt zich kandidaat voor het voorzitterschap van de FNV. Met een opiniestuk in De Telegraaf en in het AD maakte hij zijn program bekend.

Hij wil na de coronacrisis de economie weer op gang brengen door koopkrachtbehoud: inkomensgaranties voor wie zijn werk verliest en prijscompensatie voor wie onder een CAO valt.

De arbeidsmarkt moet volgens Stam straks opnieuw worden ingericht en dat moet worden gedaan met de dezelfde saamhorigheid als waarmee nu corona wordt bestreden.

Om arbeid efficiënt in te zetten wil hij dat er arbeidspools komen met vaste banen en een CAO die met een vakbond is afgesloten

De regering moet ook wat doen: investeren in de gezondheidszorg, ouderenzorg, energietransitie en het onderwijs.

Verder: robotbelasting en herverdeling van de arbeid door allemaal korter te gaan werken of eerder te stoppen met werken.

En buitenlandse bedrijven die zich hier vestigen moeten gewoon belasting betalen.

Een weerwoord tegen de sloop

Die visie sluit aan bij de verzuchtingen van heel veel FNV-leden, ook in de haven.

Het is een weerwoord op de tendens die we al jaren zien: verlies aan koopkracht voor gewone mensen (terwijl de rijken steeds rijker worden), de groei van flexarbeid ten koste van de vaste banen, de bezuinigingen op (zeg maar: de sloop van) alles wat voor gewone mensen van belang is (zorg, onderwijs).

Een klimaatbeleid dat niet alleen tekortschiet maar door de gewone mensen moet worden betaald (terwijl de vervuilers zich verrijken), afbraak van werkgelegenheid door invoering van nieuwe technieken, verhoging van de (pre-) pensioenleeftijd, uitholling van de koopkracht van de pensioenen en Nederland wordt steeds meer een belastingparadijs voor de grote bedrijven (of ze nou uit Nederland komen of niet).

program

Daar kan alleen strijd wat aan veranderen

Wie de tendens van de laatste jaren wil keren en de belangen van de gewone mensen wil doorzetten, die kan beter meteen helder schetsen dat we dat zullen moeten afdwingen. Daar zal een lange en een heftige strijd voor nodig zijn. Geeft niet, maar wek geen illusies.

De grote bedrijven en hun regering denken in een heel andere richting. Dan kan je praten over het gezamenlijk belang van het weer op gang brengen van de economie of over het belang van het efficiënt inzetten van arbeid, maar de regering en de grote bedrijven willen liever hun deel van de koek vergroten en hebben liever rechteloze arbeiders.

Je kunt praten over de saamhorigheid in de coronacrisis, maar dat zijn woorden en geen daden. Voor de crisis is de zorg kapot bezuinigd, in de crisis worden de grote bedrijven gered met loonkostensubsidie en na de crisis mogen de gewone mensen de rekening betalen. De tegenstellingen worden scherper.

Vertaling naar de haven

Als we het program vertalen naar de belangen van de havenarbeiders dan komt dat neer op het volgende:

- Elke havenbaan een vaste baan: een vaste baan voor de collega's van Transcore, in de CAO's tijdelijke banen verbieden!

De flexbanen zijn een ramp voor de jongere havenarbeiders en ook voor steeds meer oudere havenarbeiders. Niet alleen ontbreekt het fundament om je toekomst op te bouwen, maar je blijft in een rechteloze positie, gedwongen om te doen wat de baas vraagt.

- Kortere werken: zesploegendienst in de volcontinu, vierdaagse werkweek in de andere roosters!

Kortere werken is het antwoord op de steeds dieper ingrijpende automatisering. Het helpt om werkgelegenheid te behouden, het laat de arbeiders meeprofiteren van de nieuwe technieken.

Laat kortere werken op kosten van het bedrijf de

Vervolg
op
blz. 7

Container Exchange Route:

Tachtig banen scheppen - daarvoor moet je de massa mobiliseren!

Er is een hoop te doen over de CER (Container Exchange Route), de interne baan waarover in de toekomst containers op de Maasvlakte van de ene terminal naar de andere gebracht gaan worden. In het werkgelegenheidsakkoord uit 2015 is daar een wat vage passage over opgenomen: het werk op die CER zou gedaan moeten gaan worden door havenarbeiders van ECT, APMTR en Kramer (voor zover ze onder een haven-CAO vallen). HbR legt de CER aan en heeft besloten om de CER te automatiseren. Geen werk op de CER dus voor havenwerkers. Het zou om 70 tot 80 banen gaan.

Negatief advies

In een FNV-brief aan alle ondernemingsraden en vakbondsafdelingsbesturen in de containersector wordt er aan herinnerd dat de aanleg van Maasvlakte 2,4 miljard kostte en de CER 175 tot 200 miljoen euro. De

brief wijst er op dat havenwerkers efficiënter zijn dan geautomatiseerde karretjes. FNV Havens zegt dat die 70 tot 80 banen nodig zijn, omdat door automatisering op de terminals al zoveel banen zijn verdwenen. Zij roept de ondernemingsraden op om in adviezen negatief te oordelen, zolang op de CER niet die 70 tot 80 havenarbeiders zullen gaan werken.

De politieke kant van automatisering

Het is waar: rendabele investeringen doen bedrijven graag en het liefst met belastinggeld. Winst is uiteindelijk het enige dat telt. Wil je het anders, wil je dat de belangen van de havenarbeiders doorgezet worden - dan vergt dat strijd. Misschien zijn havenarbeiders efficiënter dan die geautomatiseerde karretjes, maar meestal weten de bedrijven dat na verloop van tijd wel bij te stellen. Maar er zit ook een politieke kant aan de auto-



matisering: robots staken niet, robots komen niet in opstand.

Automatisering niet tegenhouden - Arbeidstijdverkorting eisen!

Verlies aan banen op de terminals kan niet worden gecompenseerd door een ouderwetse interne baan aan te leggen, maar door arbeidstijdverkorting op te eisen bij de bedrijven. In de geschiedenis van de arbeidersbeweging is niet het tegenhouden van automatisering, maar het eisen van arbeidstijdverkorting de meest effectieve weg gebleken om banen overeind te houden en zo ook de arbeiders voordeel te laten hebben van de stijgende arbeidsproductiviteit.

Een negatief advies zal de CER niet stoppen

Hopen dat een negatief advies ook maar een beetje verschil maakt, dat is de zaak in de maling nemen. De wet op de ondernemingsraad is niet in het belang van arbeiders geschreven. Een negatief advies kan de CER niet stoppen, hooguit vertragen.

Wil je serieus vechten voor een CER met 70 tot 80 banen? Prima! Maar dan moet de massa worden gemobiliseerd. Eensgezind kunnen havenarbeiders veel bereiken, het is niet voor niets een vitaal beroep.

Vervolg - Stam

concrete vertaling van robotbelasting zijn (de regering kun je met belastinggeld niet vertrouwen).

- Pensioen: (pre-) pensioen op 60 jaar, indexering van de pensioenen!

Dit zijn eisen aan de regering, de havenbedrijven en Aegon. De (pre-) pensioenleeftijd wordt door de regering en bedrijven steeds verder verhoogd. Aegon zit op een kapitaal van 2,5 miljard, opgebouwd met de havenpensioenpremies en toch worden de pensioenen niet geïndexeerd: onacceptabel!

Als je geen holle woorden spreekt, dan moet de daad bij het woord worden gevoegd. Daarbij is het minder belangrijk wie er voorzitter van de FNV is - belangrijker is het dat de leden zich van het polderen afkeren en het heft in eigen hand nemen.

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.

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

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