



5-8-2020 - Uitgave Volle Lading Groep

Corona-klappen voor **flexwerkers** in de haven aandeelhouders geholpen

Door Corona heeft de Rotterdamse haven een paar forse klappen opgelopen. De containeroverslag daalde in het eerste half jaar met 3,3%. Droog masagoed daalde met 14%.

Vooraf ijzererts en schroot (samen min 22%) en kolen (min 34%) werden minder overgeslagen. Breakbulk (stukgoed) daalde met 11% en RoRo met 12%.

Deze halfjaarcijfers verhullen de grotere daling in het tweede kwartaal, omdat in het eerste

kwartaal er nauwelijks invloed van corona was op de overslag in deze sectoren - met uitzondering dan van de RoRo-sector: daar daalde in het eerste kwartaal de overslag al met 7,3%.

Alleen de winsten worden gered

De klappen komen bij de een harder aan dan bij de ander. Heb je een tijdelijke baan, dan wordt het contract niet verlengd. Ben

*Vervolg
op
blz. 2*

Vervolg - flexwerkers

je uitzendkracht, dan word je niet meer uitgezonden. En ben je oproepkracht, dan word je niet meer opgeroepen. Met een vanzelfsprekendheid die kapitalisten eigen is wordt een lagere omzet afgewenteld op de flexibele schil. We zijn er allemaal aan gewend geraakt en er worden niet veel woorden meer aan vuil gemaakt.

Heel anders is het als de winsten van de bedrijven door lagere omzet worden geraakt. Zo stilletjes als de winsten jarenlang zijn geïncasseerd, zo hard wordt er om hulp geroepen om de verliezen op de belastingbetalers af te wentelen.

Binnen de kortste keren was er een NOW (Noodmaatregel Overbrugging Werkgelegenheid) in het leven geroepen. Zogenaamd om de werkgelegenheid te redden, maar de bedrijven die miljoenen uit de NOW ontvangen hebben gaan nu zowel flexwerkers als vasten op straat zetten. Het is wel duidelijk dat het maar om één ding gaat: de winsten van de grote bedrijven.

RoRo: ruim 5,5 miljoen

Niet de werklozen worden geholpen, niet de banen behouden: alleen de winsten worden gered. Veel havenbedrijven hebben voor maart tot en met juni

een groot voorschot op de NOW-uitkering ontvangen.

Vooral de RoRo-sector heeft flink geïncasseerd. Soms is het wat puzzelen, omdat verschillende dochterbedrijven van één concern een beroep doen op de pot, maar Stena incasseerde ruim twee miljoen euro, P&O ruim 1,5 miljoen, C.RO ruim 1,1 miljoen en DFDS ruim een miljoen.

EECV kreeg een voorschot van 1,1 miljoen euro, de bulkbedrijven EMO en EBS misten we op de lijst. RWG is het enige containerbedrijf dat we tegen kwamen: ruim een miljoen.

ECT en APMT lijken voor maart tot en met juni geen beroep op de NOW gedaan te hebben. Misschien omdat de neergang in de containersector minder groot is. Sommige collega's zeggen dat deze bedrijven hun cijfers niet op tafel zouden willen leggen.

Het kan ook zijn dat ze de neergang voor een groot deel op de flexwerkers konden afwentelen. Dan wentelen de containerbedrijven de lasten af op Matrans en ILS en deze twee wentelen de lasten dan weer af op Transcore. Transcore incasseerde bijna een half miljoen euro, dus daar lijkt het wel op.

Dit betekent dan dat Vervat als eigenaar van Transcore gesteund wordt, terwijl een groot



deel van de oproepkrachten op een houtje moeten bijten.

In het kapitalisme worden de kapitalisten gesteund, de werkers betalen met werkloosheid en belastingen.

Vaste banen, solidariteit: anti-kapitalisme

Als je het slagveld overziet dan wordt opnieuw duidelijk dat de flexbanen moeten worden afgeschaft:

Elke havenbaan een vaste baan!

Het afschaffen van de flexbanen kan tot stand worden gebracht door de strijd van de flexwerkers en de solidariteit van de collega's met een vaste baan.

Voor echte blijvende vooruitgang zal het kapitalisme zelf moeten worden afgeschaft.



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.

info@vollelading.nl

06-42492000

of

06-40393842

**Kom naar de
vergadering
van de**

Volle Lading

**maandag
17 augustus
2020**

20.00 uur

**J. de Vouplein 99
Rotterdam**

EBS - 2,5% erbij

De CAO-onderhandelingen bij bulkbedrijf EBS in de Rotterdamse haven begonnen in november. De vakbonden eisten 3% loonsverhoging per jaar, naast de automatische prijscompensatie en een ouderenregeling.

EBS wilde niet meer betalen dan 2,5% voor 2020 en 1% voor 2021. Dus werd half maart een staking aangekondigd. Die werd een paar dagen later weer door de FNV gecancelld, omdat het corona-virus zich verspreidde.

Nu is een havenwerker veiliger voor het virus als hij staakt dan wanneer hij werkt, maar voor EBS was dit een opsteker.

Het zoveelste coronamisbruik

Toen de vakbond in juni weer wilde onderhandelen ging EBS in de achteruit: het bood maar 0% naast de prijscompensatie. Zogenaamd vanwege de problemen die het bedrijf zou hebben als gevolg van de epidemie.

Pas nadat de collega's een dag gestaakt hadden kwam EBS met een wat beter bod: 1,25% voor 2020 en 1% voor 2021 - toch nog 1,25% minder dan het bedrijf in maart zelf geboden had. Dit bod wordt nu door het bondsbestuur aan de leden voorgelegd.

Drie jaar eerder stoppen, maar met welk inkomen?

De belangrijkste afspraak hiernaast is dat de havenwerkers - die zwaar werk doen - drie jaar voordat ze met pensioen gaan kunnen stoppen met werken en dat EBS hen dan drie jaar lang een bedrag ter waarde van een AOW-uitkering betaalt en hun pensioenpremie van ongeveer € 15.000 per jaar overmaakt.

Het lijkt er niet op dat met deze bedragen een regeling opgetuigd kan worden zonder een heel grote inkomensachteruitgang. Er moet nu over het akkoord gestemd worden terwijl de regeling nog niet is uitgewerkt.

Gezien de actiebereidheid was en is een beter resultaat mogelijk.

Zeelieden krijgen geen regeringssteun

Meer dan 300.000 zeelieden zitten vast op een schip - zij kunnen niet naar huis. Hun contract is soms al vijf maanden verlopen en zij werken soms al zeventien maanden, terwijl ze volgens de internationale maritieme arbeidsconventie na elf maanden afgelost moeten worden. De bemanningsleden kunnen geen kant op.

De vervangende bemanningen moeten werkloos thuis wachten - meestal zonder inkomen. Normaal kost het de kapitein maar een paar mailtjes om de aflossing te regelen. Maar vanwege het coronavirus gelden wereldwijd reis- en visumrestricties. Een groot deel van de anderhalf tot twee miljoen zeelieden op de wereld is getroffen.

Toeristen belangrijker dan zeelieden?

Toen de epidemie in maart ook Nederland trof en het stil werd op Schiphol, toen konden de vele door lockdowns achtergebleven Nederlanders met extra vluchten thuisgebracht worden.

Van heinde en verre werden toeristen van hun vakantieadres geëvacueerd. Ambassades en vliegmaatschappijen vonden oplossingen voor alle problemen. Regeringen vinden zeelieden blijkbaar niet zo belangrijk, terwijl zij toch het transport van 90 procent van de wereldhandel verzorgen - schepen varen niet uit zich zelf.

De Internationale Kamer van de Scheepvaart (ICS) heeft de Nederlandse regering opgeroepen meer flexibel te zijn met visa's voor zeelieden.

Sinds eind mei komen er bemanningswisselingen op gang, maar vooral van Europese zeevarenden. De meeste zeelieden komen echter uit de Filippijnen, Indonesië en India. Het is haast onmogelijk om voor hen een visum te krijgen om in Europa van en aan boord te mogen. Slechts 30 procent van de noodzakelijke aflossingen vindt plaats. Op het cruiseschip Explorer en op de MV Astoria hebben de bemanningen actie gevoerd voor repatriëring.

Acht miljard loonkosten subsidie - plotseling is er geld genoeg

De UWV publiceert een lijst met de uitkeringen die ze sinds 6 april heeft gedaan in de drie rondes van de uitkering Noodmaatregel Overbrugging Werkgelegenheid (NOW). Bedrijven kunnen deze subsidie aanvragen als zij minimaal 20% omzetverlies als gevolg van de pandemie hebben. Zij krijgen dan 90% van de personeelskosten vergoed voor degenen waarvoor gezien het omzetverlies geen werk zou zijn.

Vooraf geld voor de grote bedrijven

Tot nu toe heeft de UWV over drie periodes bijna € 8 miljard euro uitgedeeld als subsidie voor de loonkosten van 2.653.041 werkers. Bij de bedrijven die geld kregen zijn de kleine ver in de meerderheid. Ongeveer 93.000 bedrijven hebben minder dan tien personeelsleden, tegenover rond 1050 meer dan 250, maar als het om de toegekende voorschotten gaat, kregen die kleine bedrijven samen rond € 1,1 miljard en de 1050 grote samen € 2,39 miljard.

De grootse bedragen gingen naar KLM (€ 301.882.032), NS (€ 67.103.223), Booking.com (€ 61.314.501), Holland Casino (€ 31.885.515) en Tata Steel (€ 28.792.332).

NS zal de voorschotten overigens terugbetalen omdat het openbaarvervoer een aparte subsidie krijgt.



Controle slachterijen: wat je niet ziet bestaat **niet**

Het AD publiceerde een onderzoek naar de positie van arbeidsmigranten (vooral uit Oost-Europese landen) bij grote Nederlandse vleesconcerns zoals VION en Van Rooi Meat. Deze bedrijven huren die collega's in via een aantal grote uitzendbureaus zoals Horizon en Reyhan. Behalve een beschrijving van de slechte arbeidsomstandigheden, betaling en huisvesting en de intimidatie waarmee de collega's geconfronteerd worden, gaat het ook over uitbraken van coronabesmettingen als gevolg daarvan.

De NOS onthulde dat bij Van Rooi Meat verschillende arbeiders coronaklachten hadden, maar toch hebben doorgewerkt. Een deel was bang hun baan kwijt te raken - arbeidsmigranten hebben een rechteloze positie. Een ander deel kreeg van de uitzendbazen de instructie om te liegen over coronaklachten.

Als de GGD komt controleren, dan wordt dat van tevoren aangekondigd. Bij een eerste controle in mei werden alle arbeidsmigranten thuisgelaten. De GGD had dat door en kondigde een tweede controle aan. Toen werd corona vastgesteld en moest het bedrijf twee weken dicht. Volgens werkers op de slachterij

wordt vlak voor een aangekondigde controle gezorgd voor 1,5 meter afstand en mondkapjes.

Waarom is dit niet eerder door de controlerende instanties als GGD en Arbeidsinspectie ontdekt en zijn er geen maatregelen genomen? Dan blijkt dat de GGD Hart van Brabant pas op verzoek van slachtconcern VION zelf werkers in de slachterij in Boxtel ging testen. Toen bleek dat daar veel besmettingen waren, vond deze GGD het niet nodig ook andere slachterijen te gaan onderzoeken. 'Wij zijn geen onderzoeksinstituut', was de reactie op de vraag van de journalist.

En waar was de Arbeidsinspectie? 'Ja, we kunnen weinig doen, want de mensen zijn te veel geïntimideerd om een aanklacht in te dienen', was daar de reactie. Misschien voelden overigens medewerkers van GGD en Arbeidsinspectie zich ook geïntimideerd, net als de werkers in de slachterijen. Ook zonder extra coronabevoegdheden of wetten hadden GGD en Arbeidsinspectie hun werk kunnen doen, maar het belang van de vleesindustrie zat blijkbaar in de weg om daar in te grijpen, waar het hard nodig was.

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'