



Wat staat er op het spel in de inhuur- en sJORsector?

Op 17, 18 en 19 november zitten Vervat en Baks samen met de onderhandelingsdelegatie van de bonden 'op de hei' om over de nieuwe sJOR- en inhuur-CAO te onderhandelen. Omdat steeds meer havenwerkers 'inhuur' zijn, wordt deze CAO voor meer collega's van belang. Asociale toestanden nemen toe in de havens. En als we de berichten moeten geloven, dan zit er tot op heden niet veel schot in de gesprekken.

Asociale toestanden

Collega's worden na drie jaarcontracten, drie maanden en een dag naar de WW gestuurd. Zo ontkomen de heren aan hun

wettelijke verplichting om deze collega's in vaste dienst te nemen. Welke ILS-er loopt er niet te vloeken op de verschoven uren en het klosweekend? Welke Matrans-collega wordt niet ziek van de niet-gewerkte dagen die hij in moet halen? Is het niet idioot dat het eindeloos duurt voor je op het eindloon zit? Waarom hebben de collega's bij Matrans (die na 2000 in dienst zijn gekomen) lagere lonen dan de collega's die daarvoor in dienst zijn aangeworven? Waarom lopen stagiaires niet boven de sterkte, waarom worden ze als goedkope arbeidskrachten gebruikt? Allemaal problemen die om een oplossing schreeuwen!

Bezoekadres:

Cronjéstraat 41
Rotterdam-Zuid

Zondags 14.00-16.00 uur
E-mail: dvl@rodemorgen.nl

Kijk op: www.rodemorgen.nl
Steunbijdragen:
bankrekening 4428359

Neem een abonnement op de *Rode Morgen*

Wil je eens in de vier weken lezen over de klassenstrijd in Nederland en andere landen? Dat kan!

Vul onderstaande bon in:

- 0 proefabonnement (drie nummers gratis)
- 0 jaarabonnement € 6,80
- 0 steunabo €11,35

17-11-2010

Naam

Adres

Plaats

Bedrijf

Invullen, uitknippen en opsturen naar: Rode Morgen, Postbus 51245



Asociaal wordt algemeen

Waarom zijn de havenarbeiders in eigenlijk alle sectoren in dit soort problemen beland? Omdat de baas zo meer verdient – en in het kapitalisme draait alles om de maximale winst. Omdat zo het spelletje van verdeel en heers beter kan worden gespeeld. Omdat de havenbazen zo snel mogelijk van havenarbeid pulparbeid willen maken: goedkope en rechteloze arbeiders – dat is het doel.

Een menswaardig leven, een menswaardige toekomst

Om een normaal sociaal leven te kunnen leiden, om een menswaardige toekomst op te kunnen bouwen en voor goede lonen te vechten, is het nodig om de volgende eisen binnen te halen:

- Gelijk loon, voor gelijk werk, weg met loonschalen en jongerenlonen!
- Vaste banen, weg met pulpbanen!
- Vaste roosters, weg met flexibele arbeidstijden!

De vakbondseisen sluiten hier op papier wel bij aan. In de brief met CAO-eisen van FNV Bondgenoten wordt gesteld 'gelijk werk, gelijk loon'. Ook lezen we: "FNV Bondgenoten

wil met u afspreken dat de huidige werknemers in dienst van de werkgever, of zij nu een contract hebben voor bepaalde tijd of onbepaalde tijd, zullen blijven". Maar de verschoven uren en kloosweekenden moeten het in die brief ook ontgelden.

Gezamenlijk een vuist maken

Papier is geduldig. Eisen stellen is een goed begin, maar niet genoeg. Ondanks alle stoere taal in het verleden hebben loonverschillen, flexibele arbeidstijden en pulpcontracten toch de overhand gekregen. Dat geldt in de sjoor- en inhuursector nog sterker dan in de rest van de haven. Dat komt omdat het echte vakbondswerk is verwaarloosd. Je bent lid van de bond om samen met je collega's voor je belangen op te komen. Gepolderd leidt tot achteruitgang. Samen de strijd van onderop organiseren – dat is het echte vakbondswerk. Gezamenlijk kunnen de collega's uit sjoor- en inhuursector een echte vuist maken. Gezamenlijk hebben de havenarbeiders – ook in deze sector – een grote macht. Dan kunnen de collega's van verschillende bedrijven niet meer tegen elkaar uit gespeeld worden. Ook de RPS-collega's moeten er bij betrokken worden. De onvrede over de asociale toestanden in de

Technische vooruitgang, achterlijke eigendomsverhoudingen

'Vanwege meer e-mails via internet worden er minder brieven verstuurd'. Met deze smoes probeert TNT-directeur Bakker het schrappen van 18.000 arbeidsplaatsen, de lage lonen en het opvoeren van de werkdruk bij het postbedrijf TNT te verkopen. Waarom moeten de arbeiders worden benadeeld door de technische vooruitgang die zij zelf mogelijk maken? Concurrentie hoort bij het kapitalisme, want alleen de winst telt. Daarom zijn ondernemers gedwongen tot nieuwe, goedkopere productiemethoden. Hoe hoger de arbeidsproductiviteit, des te lager de kostprijs en des te meer winst. Maar tegenover dit voordeel voor de individuele kapitalisten staat het gezamenlijke nadeel: als zij meer produceren met minder mensen, wie moeten dan uiteindelijk hun producten kopen? Wetmatig leiden deze verbeteringen voor ondernemers tot een overproductiecrisis – zoals in 1981, 1991, 2001 en 2008. Bedrijven moeten inkrimpen of sluiten met ontslagen en massawerkloosheid tot gevolg. Dit maakt de arbeiders afhankelijker van het kapitaal: zij moeten met elkaar in de slag om een baan. De kapitalisten misbruiken die concurrentie onder de arbeiders

om de arbeidsvoorwaarden te verslechteren. Ook TNT misbruikt schaamteloos de wens van iedereen die door de crisis minder inkomen heeft om iets bij te verdienen – studenten, huisvrouwen en deeltijdwerkers. TNT weet maar al te goed dat zij geen keuze hebben – dat zij het lage loontje wel moeten accepteren. Kan er dan niet korter gewerkt worden met behoud van loon, als de productie per persoon omhoog schiet? Dat gaat ten koste van de maximaal haalbare winst. De invoering van de nieuwste technieken brengen de bezitters rijkdom, maar de werkers stress, werkloosheid en verarming. Daarom is het ook niet genoeg om te knokken voor alleen maar verbeteringen; die zijn in het kapitalisme maar tijdelijk. Deze strijd moet een leerschool zijn voor de strijd om het hele winststelsel omver te gooien, om het echte socialisme te vestigen en dus zelf de touwtjes in handen te nemen. Dan is niet meer winst de norm van de productie, maar de steeds groeiende behoeften van de werkers. Dan kan de werktijd en de werkdruk blijvend omlaag. Dan kunnen de mensen genieten van de technische vooruitgang die zij zelf scheppen.



(Vervolg van pagina 5)

jaar het aantal werkers in de haven teruggelopen van 1700 naar 200. Hoewel de bedrijven daar zelf zeggen nu jongeren nodig te hebben om de ouderen te vervangen, krijgen de jongeren die van de vakopleiding komen maar zelden een vast contract.

In Rotterdam hebben de havenconcerns van de crisis gebruik gemaakt om de vroegere havenpool SHB op te doen, wat 500 havenwerkers hun baan kostte. Daarnaast kwamen nog honderden met een tijdelijk contract op straat te staan. De havenwerkers van de vroegere SHB-pool – en dan nog maar een deel – moeten nu als oproepkrachten iedere dag afwachten of ze kunnen werken. Tegelijk werd met het voorbeeld van de collega's bij APM geïllustreerd, hoe de collega's in staat zijn om door solidaire actie hun belangen te verdedigen. Alle deelnemers uit de verschillende havens waren het erover eens dat havenwerkers echte macht alleen kunnen opbouwen als ze zelf in actie komen en die zelf ook organiseren en leiden – zelf bepalen wat de eisen zijn en wanneer de acties begonnen en gestopt worden. Bij die acties is internationale steun onmisbaar. In alle havens proberen directies vaste contracten te vervangen door oproep- en uit-

zendwerk. Zo kunnen jongeren geen toekomst opbouwen in de havens. In Rotterdam wordt dit door de havenbazen verdedigd met een beroep op de concurrentie van andere havens. In Hamburg wordt gezwaaid met de concurrentie uit Rotterdam. Daarom is het nodig dat de havenwerkers zich internationaal organiseren en elkaar solidair ondersteunen in hun strijd voor vast werk en tegen loondumping. Daarom kreeg de nieuwe coördinatiegroep als opdracht mee om de informatie-uitwisseling over wat er in de verschillende havens speelt te verbeteren, onder andere via de gemeenschappelijke website:

www.dockers-international.com

Zo kan ook sneller en gemakkelijker solidariteit georganiseerd worden. Over twee jaar is weer een uitwisseling gepland. In de tussentijd wordt contact gelegd met collega's in andere havens.

Kom naar de vergadering van de Volle Lading

**woensdag
8 december 2010
om 20.00 uur**

**Cronjéstraat 41,
Rotterdam-Zuid**

sector is groot genoeg. De tijd is rijp. Weg met CAO's die de problemen alleen maar groter maken. Het is tijd om te vechten voor een CAO waarmee de problemen worden opgelost, waarmee jong en oud weer een toekomstperspectief hebben.

23 november vakbondsvergadering: start van het echte vakbondswerk

Op 23 november zal op twee ledenvergaderingen van de bond het resultaat van de onderhandelingen worden gepresenteerd. Dan kunnen de resultaten langs de meetlat van de eisen gelegd worden.

Wanneer de bedrijven onvoldoende willen toegeven, dan is het tijd om het echte vakbondswerk op te pakken en samen een vuist te maken.

Franse havenwerkers in strijd tegen pensioenverhoging hadden steun nodig

Havenwerkers in alle Franse havens hebben actief mee gedaan aan de acties tegen de verhoging van de pensioenleeftijd die de Frans regering wil doorvoeren: minimaal 62 jaar voor wie 42 jaar of langer gewerkt heeft, 67 jaar voor wie dat niet haalt. Behalve de negen actiedagen in twee maanden tijd die alle werkers hebben geleverd, werd in de havens weken lang ieder weekend het werk 48 uur stil gelegd. Havenwerkers zijn door de zwaarte van



hun beroep extra gekant tegen langer doorwerken. In de oliehaven van Fos-sur-Mer bij Marseille lag de overslag vanaf eind september zelfs ongeveer een maand stil. Uiteindelijk moesten meer dan 60 tankers voor de kust te wachten. Samen met de blokkade

Vervolg van pagina 3 - Franse havenwerkers

van benzinedepots en de staking bij uiteindelijk alle twaalf olieraffinaderijen in het land, ontstonden grote tekorten aan benzine en olie, waardoor de regering onder extra druk kwam te staan. Belgische collega's bij benzinedepots aan de noordgrens van Frankrijk staakten eind oktober met hun Franse collega's mee, om dat hun directie niet wilde garanderen dat er niet aan Frankrijk geleverd zou worden. Maar het eiland Corsica kreeg wel benzine uit Italië.

Eenheid maakt macht

Eigenlijk moeten de arbeiders van alle landen elkaar steunen in de strijd – internationale eenheid maakt sterk. En dat geldt zeker voor de havenwerkers. In alle havens en in alle landen gaat het om dezelfde strijd gaat tegen het afwentelen

van de crisislasten op werkende mensen. Havenwerkers moeten de internationale banden weer aanhalen. Wat bij Port Package II kon, kan nu nog beter.

Om de Franse collega's te steunen en de Franse regering effectief onder druk te zetten – daarvoor was internationale solidariteit en coördinatie in de strijd nodig. Maar hoe doe je zo iets? Wie kent z'n collega's in Antwerpen, Marseille, Hamburg of Barcelona? Die contacten moeten worden gelegd, dat is noodzakelijk om in de toekomst samen te kunnen knokken voor gezamenlijke belangen. Verhoging van de pensioenleeftijd is een Europees verhaal: de grote Europese multinationals hebben de EU opdracht gegeven dit in alle landen door te voeren. Dan moeten de arbeiders zich ook internationaal aaneensluiten, anders wordt je tegen elkaar uitgespeeld.



Vervolg van pagina 4 - Franse havenwerkers

Havenwerkers internationaal

Om elkaar te leren kennen en om internationaal verbanden te leggen: daarvoor kwamen begin november dit jaar (nu voor de derde keer) havenwerkers uit verschillende bij elkaar. Ervaringen werden uitgewisseld en afspraken gemaakt voor de komende jaren – want ieder alleen, in eigen land: dat gaat niet meer!

Internationale uitwisseling havenwerkers in Bremerhaven

Begin november kwamen – al weer voor de derde maal – havenwerkers met familie en vrienden bij elkaar, deze keer in Bremerhaven. Na de ontvangst door de Duitse collega's – er waren ook mensen uit Hamburg, Bremen, Wilhelmshaven en Rostock – was er een rondleiding door het havengebied. In Bremerhaven vindt vooral overslag van goederen naar en van de VS plaats: export en import van auto's en containers vormen de hoofdmoot. De crisis heeft de haven hard getroffen. Nu neemt de overslag weer wat toe, maar is nog niet op het vorige niveau. De containeroverslag vindt vooral plaats bij het bedrijf Eurogate – waar Maersk aandelen bezit. Zaterdagavond werden informeel ervaringen uitgewisseld

en gediscussieerd – zondag vond de ervaringsuitwisseling plaats: hoe is de economische ontwikkeling in de verschillende havens en hoe verloopt de strijd van de havenwerkers. Tijdens de crisis zijn in Bremerhaven vele honderden havenwerkers van de pool GHB ontslagen en werd met medewerking van de vakbondsleiding een veel lager uurloon (€8,50) ingevoerd voor het laden en lossen van autoschepen. Door acties en rechtszaken – georganiseerd door de collega's zelf – is dit gedeeltelijk weer terug gedraaid. In Hamburg zijn formeel bijna geen havenwerkers ontslagen, maar in feite zijn honderden die een tijdelijk contract of een uitzendcontract hadden hun werk kwijt geraakt. In Rostock is in de laatste 20