



29-10-2014 - Uitgave Volle Lading Groep

Al twee jaar **geen** CAO

**Waar zijn we** in de  
sjor- en inhuursector nu  
helemaal mee bezig?

Als we ons niet vergissen dan eindigde de Matrans-CAO op 1 oktober 2012.

Een klein jaar geleden voerden collega's van Matrans een langzaamaanactie op de Delta, waarmee ze de belofte afdwongen dat er snel een CAO zou worden afgesloten.

Die belofte bleek niets waard te zijn. Daaruit blijkt nog maar eens dat het nergens toe leidt als je het initiatief uit handen geeft. De CAO van RPS eindigde

ook op 1 oktober 2012. De CAO van ILS eindigde op 1 januari 2013 en die van Unilash op 1 januari 2012.

**Kortom: waar zijn we in de sjor- en inhuursector nou eigenlijk mee bezig?**

Zonder CAO is er geen collectiviteit en sta je als havenarbeider alleen tegenover je baas. Zonder CAO worden nieuwe collega's op slechtere voorwaarden aangenomen.

Vervolg  
op  
blz. 2

**Vervolg  
van  
blz. 1**

Toen onze overgrootvaders zich dat realiseerden, toen hebben ze met veel bloed, zweet en tranen en met de nodige strijd vakbonden tot stand gebracht die CAO's met de bedrijven afsluiten.

De kern van het vakbondswerk is het handhaven van de collectiviteit, vooral door het afsluiten van CAO's.

**Polderpolitiek geeft directies alle ruimte**

De polderpolitiek heeft ook in de sjoor- en inhuursector de directies de ruimte gegeven veel kapot te maken: aparte CAO's, tijdelijke contracten, parttime contracten, uitzendarbeid, ongelijke lonen voor hetzelfde werk, flexibele arbeidstijden enzovoort.

De directies schuiven het afsluiten van CAO's op de lange baan - ze hopen dat van uitstel afstel komt.

**Een haven zonder vakbonden en CAO's - dat is wat ze willen.**

Wat in de stukgoedsector al voor een groot deel gelukt is, wat de RWG-directie op Maasvlakte 2 nastreeft, dat is ook de grote wens van de sjoor- en inhuurdirecties.

En opnieuw geeft de polderpolitiek aan de directies alle ruimte:

altijd is er wel een goede smoes om nu nog even geen CAO af te sluiten.

**Tijd om het initiatief te grijpen en niet meer uit handen te geven**

Tijd om te breken met de polderpolitiek. Tijd om het initiatief te grijpen en niet meer uit handen te geven. Tijd om dat met alle collega's van de sjoor- en inhuursector samen te doen.

Alleen zo kan er voldoende kracht ontwikkeld worden om tot een goed resultaat te komen. Want apart en verdeeld kunnen de collega's van Matrants, ILS, RPS en Unilash nog geen deuk in een pakje boter slaan. Samen aan de bak voor:

**Eén goede algemeen verbindend verklaarde sector-CAO - op basis van vaste banen, gelijke lonen en vaste arbeidstijden!**

# De plank mis: Gaat de ITF het Havenbedrijf aanpakken?

(Een nieuwe rubriek in de Volle Lading, waarin we rake opmerkingen en missers zullen ontrafelen)

## **Waar: 700 tot 1000 banen op de tocht**

In de Volle Lading van 1 oktober schreven we dat er in de containersector de komende jaren 1000 banen dreigen te verdwijnen. Dat was niet zo'n moeilijke voorspelling, als je ziet dat APMT2 de productie per havenarbeider zal verdubbelen ten opzichte van APMT1. Een haven zonder straddle carrier-, reachstacker- en trekkerchauffeurs komt er aan. Een haven ook met joystickkraanmachinisten op kantoor.

Op 15 oktober publiceerde bondsbestuurder Joost van der Lecq een onderzoek, waaruit blijkt dat de komende twee jaar 700 banen dreigen te verdwijnen. Dat komt overeen met onze berekening: 700 banen op korte termijn, 1000 of meer op

langere termijn. Dat is waar. Van der Lecq verklaart in het AD van 16 oktober dat de havenarbeiders en hun gezinnen niet aan hun lot mogen worden overgelaten. Ook waar: om de werkgelegenheid te verdedigen en te zorgen dat de jeugd nog een toekomst heeft, moet er nu worden ingegrepen.

Van der Lecq vindt dan dat het Havenbedrijf Rotterdam geld op tafel moet leggen om vervroegde pensionering en omscholing mogelijk te maken. Volgens Van der Lecq steunt de ITF FNV Havens in dat streven.

## **Mis: pijlen alleen maar richten op het Havenbedrijf Rotterdam**

Dit dwaalt over wie aangepakt moet worden. De directies en eigenaars van de containerbedrijven zijn degenen die als eerste aangepakt moeten worden. Zij zijn versmolten met de reders, dicteren de bouw van overcapaciteit en voeren automatisering

door om maximale winst binnen te halen. Havenarbeiders moeten hun eisen aan de directies stellen. Door de onvrede op het Havenbedrijf Rotterdam te richten, worden de directies uit de wind gehouden.

### **Gaat de ITF ons redden?**

Wie moet die strijd met de directies gaan aanbinden? Dat zijn op de eerste plaats de havenarbeiders in de containersector zelf. Het gaat immers om hun belangen. Zij doen het werk op de terminals, dus zij zijn in de positie om die eisen af te dwingen.

Pas als je zelf de strijd hebt aangebonden, dan kan je vragen om solidariteit van collega's in buitenlandse havens - eerder niet. De ITF nu als oplossing naar voren schuiven scheidt de

illusie dat havenarbeiders rustig af kunnen wachten tot de ITF iets voor hen afdwingt. Zo werkt dat niet en voor rustig afwachten is er geen tijd meer.

### **Dus:**

ECT-ers, APMT-ers, Uniporters en RST-ers kunnen apart niet zoveel doen, maar samen kunnen ze bergen verzetten:

- Eén goede algemeen verbindend verklaarde sector-CAO op basis van vaste banen, gelijke lonen en vaste arbeidstijden!
- Vechten voor elke arbeidsplek!
- Havenarbeiders mee met het werk!
- Arbeidstijdverkorting op kosten van de baas: zesploegendienst in de volcontinu, vierdaagse werkweek, op 60 jaar pensioen!

---

## **In de categorie slecht nieuws: 'Return of Dutch Dockers'**

De uiterste consequentie van een vakbondsloze en CAO-loze haven is dat het werk door ZZP-ers wordt gedaan. Een breekijzer om bonden en CAO's te ondergraven is ZZP-ers het werk laten doen. Een ZZP-er is een arbeider zonder CAO en zonder bond (en zonder pensioen, zonder WW-uitkering, zonder ziekgeld enzovoort). In december 2013 kreeg Dutch Dockers een voorlopige vergunning voor het verrichten van sjourwerkzaamheden. Daarna werd er niets meer van Dutch Dockers vernomen. In slaap gesust dachten we dat de zaak als een nachtkaars was uitgegaan. Tot het Havenbedrijf Rotterdam eind oktober Dutch Dockers een vergunning gaf.

Dutch Dockers schermt met een lijst van honderden havenwerkers die bij Dutch Dockers willen beginnen. Als je met een jaarcontract bij Matrans of ILS een achterdeurtje wil openhouden, dan laat je je op die lijst zetten. Als je bij ECT of APMT1 de bui ziet hangen dan kan je hetzelfde doen. De collega's doen dat niet uit weelde, maar uit nood.

Dutch Dockers mogen geen voet aan de grond krijgen, omdat Dutch Dockers werkt als een breekijzer om bonden en CAO's af te breken en omdat het een pool van rechteloze havenarbeiders wordt.

Wie Dutch Dockers wil tegenhouden, moet dus ook vechten voor vaste banen en tegen ontslagen. Wie Dutch Dockers wil tegenhouden moet vechten voor een strijdbare bond, die overal CAO's afsluit.



# Haven- werkers kijken over de grens

Op 25 en 26 oktober vond de 5de Internationale Havenwerkersbijeenkomst plaats - deze keer in Hamburg. Er waren havenwerkers en vrienden aanwezig uit de Nederlandse havens van Rotterdam en Delfzijl en uit de Duitse havens Hamburg, Bremerhaven, Lübeck en Rostock - en uit Duisburg, de grootste binnenvaarthaven van Europa.

Er bleken de nodige verschillen - groot banenverlies door vergaande automatisering dreigt vooral in de havens met veel containeroverslag in Rotterdam, Bremerhaven en Hamburg. Maar overal zie je een hoge werkdruk en toenemende flexibilisering met uitzendwerk, tijdelijke contracten, flexibele roosters.

In plaats van een haven-CAO worden overal CAO's per bedrijf afgesloten. Zo is een deel van de plannen van Port Package II alsnog ingevoerd.

Alle havenbedrijven proberen de collega's wijs te maken dat zij met hun baas tegen andere bedrijven moeten knokken. Maar het gaat de bazen alleen om zo veel mogelijk winst.

De reformistische vakbondstop gaat mee in die concurrentielogica en wil zich vaak beperken tot een verzachting van de verslechtering van arbeidsvoorwaarden of minder ontslagen.

Dat kunnen havenwerkers niet accepteren en het is ook niet nodig. Het logistieke proces is steeds gecompliceerder en just-in-time. Het omleiden van een schip naar een andere haven wordt moeilijker naarmate de schepen groter worden. Dat

merkte Maersk, toen de collega's van APMT succesvol actie voerden. Als havenwerkers zich van die macht bewust zijn kunnen zij hun eisen voor arbeidstijdverkorting tegen ontslagen en vaste banen en arbeidstijden door zetten.

Internationale solidariteit is daarbij een belangrijke factor. Die hielp bijvoorbeeld de collega's in Portugal in hun succesvolle strijd tegen het per land invoeren van Port Package 3. Beter voorwaarden scheppen voor onderlinge solidariteit van onderop, dat is een belangrijk doel van de Internationale Havenwerkersbijeenvkomsten.

De volgende bijeenkomst is in Rotterdam in 2017, maar afgesproken werd elkaar tussendoor beter op de hoogte te houden van wat er in de verschillende havens gebeurt en solidariteit te organiseren.

Wie De Volle Lading iedere vier weken gratis per e-mail wil ontvangen: mail dit verzoek naar **info@vollelading.nl**

**Wordt actief  
bondslid om  
behoud van alle  
banen en arbeids-  
tijdverkorting  
zonder inleveren  
te eisen!**

**Vervolg  
van  
blz. 8**

maar uit'.

De Wet Langdurige zorg is al door de tweede kamer, maar moet nog in de eerste kamer aan de orde komen. Brede acties kunnen het verschil maken.

De wet zal ook talloze banen in de zorg vernietigen. Daarom zullen duizenden vrouwen en mannen werkzaam in de zorg uit het hele land komen demonstrenen.

Solidariteit is gevraagd, want bij de bezuinigingsslag van Rutte geldt: nu zij dan wij. Voor ons moet dus gelden: hun strijd is onze strijd.

Het actiecomité van thuiszorgwerksters in Rotterdam voerde talloze acties. De thuiszorgwerkers zeiden in 2012: *"Die stoere havenarbeiders die ons hebben opgeroepen om mee te staken moeten maar eens bij ons kleine vrouwtjes in de zorg komen leren hoe je moet staken - want wij drukken het wel door!"*

Op 8 november is een goede gelegenheid om sterker te worden door gezamenlijke actie. Abvakabo FNV regelt gratis busvervoer - ook voor niet leden.

Zie:  
[www.fnvvoorzorg.nl/forms/](http://www.fnvvoorzorg.nl/forms/)

**8 november, 13.00 uur,  
Voorhout, Den Haag**

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

**woensdag  
5 november  
2014  
20.00 uur**

**Cronjéstraat 41  
Rotterdam-zuid**



**RM** *nieuws*

**Lees dagelijks  
Rode Morgen nieuws  
op [www.rodemorgen.nl](http://www.rodemorgen.nl)**

# 8 november

## Landelijke actie tegen de Wet Langdurige Zorg en WMO

Op 8 november wordt er landelijk actie gevoerd tegen de Wet Langdurige Zorg. Door die wet zullen de meeste verzorgingshuizen gaan sluiten. In de Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten (AWBZ) staat het recht op zorg. Dat recht wordt vervangen door een voorziening, die door de gemeenten moet worden uitgevoerd. Maar er wordt minimaal 30% op bezuinigd en gemeenten mogen het naar eigen inzicht invullen.

Maar de meeste gemeenten zitten financieel klem. Zij zullen dus tegen honderdduizenden mensen zeggen: 'zoek het zelf

Vervolg  
op  
blz. 7



De Rode Morgen is lid van de Internationale Coördinatie van Revolutionaire Partijen en Organisaties [www.icor.info](http://www.icor.info)

### Bezoekadres:

Cronjéstraat 41 - Rotterdam

Zondags 14.00-16.00 uur  
E-mail: [info@vollelading.nl](mailto:info@vollelading.nl)  
Telefoon: 010-4199054

Kijk op: [www.rodemorgen.nl](http://www.rodemorgen.nl)  
Steunbijdragen:  
bankrekening NL54INGB0004428359

### Neem een abonnement op de Rode Morgen

- 0 jaarabonnement € 6,80
- 0 steunabonnement € 11,35
- 0 gratis proefabonnement 3 nummers

Betaling na ontvangst van een abonnementsbrief. Vul bon in, uitknippen en opsturen:

Rode Morgen, Postbus 51245  
3007 GE Rotterdam

29-10-2014

Of via email: [info@vollelading.nl](mailto:info@vollelading.nl)  
U kunt natuurlijk ook bellen: 010-4199054 kijk op: [www.rodemorgen.nl](http://www.rodemorgen.nl)

NAAM.....

ADRES.....

POSTCODE/WOONPLAATS:  
.....

