



5-8-2014 - Uitgave Volle Lading Groep

## Sjor- en inhuursector: ieder afzonderlijk wegzakken in het moeras, of **samen sterk**

Een overzichtje van de CAO-onderhandelingen in de sjor- en inhuursector stemt niet vrolijk. Bij RPS weigert directeur Keiman te onderhandelen. Hij komt gewoon niet aan tafel.

Bij Matrants komt (dezelfde) Keiman wel aan tafel, maar er zit geen beweging in. Van de kant van de onderhandelingsdelegatie FNV is met een brief van 8 juli 2014 een eindbod op tafel gelegd. Het is meer een bedelbod: een

CAO voor vijf jaar (!), een minimale loonsverhoging en 'werkzekerheidsafspraken' die meer op een ontslaggarantie lijken. Vijftien collega's met een jaarcontract zouden een vaste baan kunnen krijgen en als alles goed gaat na die vijf jaar nog eens tien andere (de algemene trend om vaste banen in te wisselen voor jaarcontracten wordt daarmee niet gestopt).

ILS en Unilash gaan sjor-

Vervolg  
op  
blz. 2

**Vervolg  
van  
blz. 1**

ren en operationele functies leveren bij RWG. Dat biedt toch een machtspositie om eens met de vuist op tafel te slaan - maar ook bij ILS en Unilash liggen de onderhandelingen stil.

Ook hier is door de bond aan Keiman (ook directeur Unilash) en Baks (directeur ILS) een slappe brief verstuurd. Er wordt een dringend verzoek gedaan geen nieuwe mensen aan te nemen - om zo mogelijk te maken dat mensen met het werk meekunnen. Maar ja, die nieuwe mensen zijn bij ILS al in opleiding. Verder wordt gedreigd dat ILS op grond van de huidige CAO geen mensen in regie-functies bij RWG mag inzetten. 'Wie gaat die wijziging van de CAO dan tegenhouden?', zie je Baks denken.

En praten we maar niet over Transcore (met opnieuw directeur Keiman), die collega's moeten het gewoon met de uitzend-CAO doen, met ruim 20 man in vaste dienst en verder een belijst van hier tot Tokio.

### **Stoppen met aparte onderhandelingen**

De rauwe feiten in de sjour- en inhuursector bewijzen wat de Volle Lading al jaren schrijft: met afzonderlijke bedrijfs-CAO's is niets meer bereiken. Die tijd is voorbij - heeft eigenlijk nooit bestaan. Aparte CAO's afsluiten

betekent steeds verder wegzakken in het moeras van jaarcontracten, uitzendcontracten, ongelijke lonen en flexibele arbeidstijden. Aparte CAO's dat is precies wat Keiman (en z'n baas Vervat) en Baks willen. Dat is ook precies wat de grote stuwardoors en reders willen. Op de moderne geautomatiseerde terminals zijn het straks vooral de collega's van de sjour- en inhuurbedrijven die nog op een schip komen. Samen hebben zij een grote macht, daarom willen de grote stuwardoors en reders die collega's verdeeld houden. Verdeeld over verschillende CAO's, verdeeld tussen vasten en collega's met een jaarcontract of uitzendcontract, verdeeld tussen parttimers en fulltimers en verdeeld tussen oud (met hogere lonen) en jong.

Als de onderhandelingen bij al die bedrijven niet opschieten, dan is het tijd om er mee te stoppen en te mobiliseren voor wat al jaren geleden gedaan had moeten worden:

- 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 serie P3, G6 en andere monopolies in de scheepvaart

## 2M

P3 is gesneuveld, maar we maken de serie af onder de naam waarmee we zijn begonnen. De monopolievorming in de scheepvaart is niet gesneuveld. Maersk en MSC gaan nu samenwerken onder de naam 2M. En CMA CGM gaat waarschijnlijk met UASC (met een meerderheidsaandeel van 51,3% voor golfstaat Qatar) en CSCL (China) een alliantie vormen. Op alle routes nemen de samenwerkingsverbanden toe.

Concurrentie leidt in het kapitalisme juist tot monopolievorming. Steeds meer schepen van 18.000 TEU of meer worden besteld, terwijl de oude schepen nauwelijks zijn afgeschreven. Om die nieuwe schepen efficiënt te benutten is meer samenwerking nodig. Om de prijzen ondanks de overcapaciteit op peil te houden is ook samenwerking nodig. De grote reders versmelten op hun beurt ook steeds meer met de grote stuwadoors. Voor de stuwadoors geldt

steeds meer: klanten door versmelting. Monopolievorming bij de reders, steeds grotere schepen, versmelting van reders en stuwadoors. Wat betekent dat voor de havenarbeiders?

## De haven- en scheepvaartmonopolies worden kwetsbaarder bij acties

De acties bij APMT in november 2013 hebben ons met de neus op de feiten gedrukt van het reusachtige en kwetsbare logistieke proces ten gevolge van de schaalvergroting. De naar Antwerpen omgeleide schepen konden niet op tijd behandeld worden: de terminals raakten overvol, de benodigde apparatuur ontbrak. Veel containers werden alsnog op transport naar Rotterdam gezet, om vanaf Rotterdam het geplande transport te vervolgen. Niet alleen leed de stuwadoos APMT schade, maar ook reder Maersk en door congestie andere partijen in de Antwerpse haven.

Voor de reis wordt het hele proces gepland: welke containers worden hoe aangevoerd, waar komen ze te staan, eerst op de terminal en dan aan boord, wanneer worden ze geladen, wanneer worden ze gelost, hoe wordt het achterlandtransport verzorgd. Het verblijf van de container op een terminal moet kort zijn, niet alleen omdat de just-in-time-productie dat eist, maar ook omdat er niet

Vervolg  
op  
blz. 4

genoeg ruimte is om grote hoeveelheden containers lang op te slaan. De tijd dat een schip voor de kant ligt moet zo kort mogelijk zijn: varen is geld verdienen, stil liggen is geld verspelen. Daarom zijn alle schakels precies op elkaar afgestemd. Als in Sjanghai de container wordt geladen, wordt ook geregeld wanneer een lichter, vrachtwagen, feeder of trein hem in Rotterdam komt ophalen.

Bij acties en stakingen wordt dat hele proces in de war gestuurd. En omdat het over steeds grotere schepen gaat en de capaciteit per terminal beperkt is, is het herzien van de planning niet eenvoudig. Chaos is dan niet te vermijden.. Bij stakingen en acties worden niet alleen de stuwadoors geraakt, maar ook de rederijen. Dat was vroeger anders. De monopolies worden groter en sterker, maar ze worden ook kwetsbaarder voor acties en stakingen.

### **Internationale eenheid wordt belangrijker**

Door al deze ontwikkelingen neemt ook de internationale dimensie van de havenarbeid toe. In Sjanghai wordt op dezelfde wijze geautomatiseerd als in Rotterdam. In Antwerpen stuwadoren dezelfde concerns als in Sydney. Als een boot in Barcelona uit zijn schema loopt, dan merken ze dat in Dubai. Alles hangt steeds meer met elkaar samen. De ondersteuning van havenarbeiders

in de ene haven aan de strijd van hun collega's in een andere haven wordt daarmee ook steeds effectiever en dus belangrijker. De wederzijdse ondersteuning wordt door internet ook steeds makkelijker. Acties in een haven raken snel bekend. Een solidariteitsfoto of -verklaring vindt via internet snel zijn weg.

---

### **Kom naar de Internationale Havenwerkers Conferentie op 25 en 26 oktober in Hamburg**

---

De Volle Lading vindt het daarom van groot belang om de internationale contacten van havenarbeiders van de werkvloer te stimuleren. Dat is enige manier om de zelfstandige strijd internationaal gestalte te geven. Op 25 en 26 oktober wordt in Hamburg alweer voor de vijfde keer de Internationale Havenwerkers Conferentie gehouden. Daar kunnen havenarbeiders van de werkvloer elkaar leren kennen, ervaringen uitwisselen en plannen maken. Elkaar in levende lijve ontmoeten is de beste methode. Twee jaar geleden werd de conferentie in Rotterdam gehouden met collega's uit Duitsland, Spanje en Nederland. Een boottocht is een vast onderdeel van de conferentie. Elke actieve havenarbeider is van harte uitgenodigd om mee te gaan. Stuur een bericht naar [info@vollelading.nl](mailto:info@vollelading.nl).

## DP World moet inbinden door acties

Een staking van vier uur kondigde de Australische havenwerkers bond MUA aan in de haven van Fremantle (West-Australië) op 31 juli. Meer dan een half jaar heeft de MUA onderhandeld met Dubai Port World over een nieuwe bedrijfsCAO. Een kernpunt daarbij is de veiligheid. Een havenwerker heeft in Australië een veertien keer zo grote kans om op zijn werk een dodelijk ongeval te krijgen dan gemiddeld bij ander werk. DP World kondigde als tegenactie aan het laden en lossen op zijn terminals uit te besteden aan zijn concurrent Patrick. Dit betekent een 'lock out' - het uitsluiten van de 215 werkers bij DP World. Toch heeft DP World niet durven doorzetten, want beide partijen hebben besloten na de vier uur werkoverleg in werktijd

verdere acties te stoppen en weer te onderhandelen.

DP World staat bekend als bedrijf waar de werkers moeten knokken voor fatsoenlijke arbeidsvoorwaarden. Begin februari 2013 moesten 1200 Egyptische havenwerkers drie dagen staken om de eerder na acties toegezegde vaste banen te krijgen. Midden februari 2013 hebben chauffeurs op de Vallarpadam terminal van DP World in Kochi (in de deelstaat Kerala van India) tien dagen gestaakt voor hogere lonen. Vorig jaar april is de Internationale Transportwerkersfederatie een steuncampagne begonnen voor de Britse vakbond Unite, omdat DP World op zijn nieuwe containerterminal London Gateway weigert met de bond te praten over de arbeidsvoorwaarden en arbeidsomstandigheden op de terminal. Ook op Maasvlakte 2 weigert DP World met FNV Havens te praten over een havenCAO.

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-  
tijdverkortung  
zonder inleveren  
te eisen!**

## **Oudere collega's staken voor volgende generatie**

Werkers bij Bombardier in Canada zijn in staking gegaan tegen de verslechteringsplannen van het bedrijf, dat onder andere treinen, metrostellen en autobussen maakt. Een belangrijk strijdpunt is de lagere pensioenopbouw die het concern wil, waarvan vooral jongeren de dupe worden. Een oudere collega: 'Wij zijn er trots op dat we de nieuwe generatie metrostellen en autobussen voor Toronto mogen bouwen, maar wij willen ook de nieuwe generatie van werkers beschermen. Als vader en als lid van de gemeenschap heb ik de verantwoordelijkheid op te komen voor de jonge werkers.' Bombardier wordt door de staking extra onder druk gezet, omdat de nieuwe treinen en bussen na de zomer moeten gaan rijden.

## **Afbraak pensioen levert concerns miljoenen op**

De verhoging van de pensioenleeftijd – 'omdat het anders te duur zou worden' – en de daarop volgende verlaging van de pensioenpremies zijn zeer lucratief voor grote concerns. Telecommatschappij KPN meldt een meevaller van € 451 miljoen – netto € 361 miljoen na aftrek be-

lasting – omdat KPN nu veel minder kwijt is aan pensioenpremies voor zijn personeel. Zo profiteert ex-mister van Financiën De Jager, die binnenkort financieel topman van KPN wordt, van zijn eigen beleid.

## **Ook lonen zeelieden Europa onder druk**

De Duitse rederij NSB wil de lonen van de zeelieden drastisch verlagen, zegt de Engelse vakbond RMT. Zeelieden die varen op schepen onder een zogenaamde goedkope vlag verdienen meestal heel lage lonen. Schepen onder de vlag van een Europees land moeten zich houden aan de wet of de CAO in het land van registratie. Dat vindt NSB te duur.

## **Transportbedrijven laten ware gezicht zien**

In de strijd voor een nieuwe CAO voor het vrachtvervoer verschuilen de ondernemers van TLN zich achter de 'hevige concurrentie van Oost- en Zuid-Europese transportbedrijven'. FNV Bondgenoten en de Belgische collega's van BTB-ABVV laten aan de hand van het transport voor de woonwinkels van IKEA zien hoe het werkelijk zit. IKEA sluit voor de toelevering van zijn winkels een contract af met een Belgische



**Vervolg  
van  
blz. 8**

terminals in Piraeus uit te breiden, was een van de grootste privatiseringscontracten van Griekenland. Cosco zou daarvoor tot 2020 in totaal 230 miljoen dollars investeren.

De troika van IMF, EU en ECB dwong Griekenland om tegen iedere voorwaarde staatsbezit te verkopen, ook al zouden arbeidsvoorwaarden drastisch verslechteren. En dat gebeurde precies op de terminals van Cosco en daarom voerden de vakbonden in 2008 heftige acties. Cosco wilde het bestaande personeel met een havenCAO niet eens overnemen, maar nam mensen op individuele contracten aan en werkt ook via uitzendbureaus.

De internationale concerns maken gebruik van de crisissituatie in Griekenland en willen zich met behulp van de Griekse regering verrijken aan de goed op-

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

**dinsdag  
12 augustus  
2014  
20.00 uur**

**Cronjéstraat 41  
Rotterdam-zuid**

geleide, maar slecht betaalde Griekse werkers. In juni kwam de Chinese premier Li Keqiang zelf naar Griekenland om voor 4,8 miljard euro aan investerings- en handelscontracten te tekenen. De havenwerkers bij Cosco hebben dus een goed voorbeeld gegeven.

**Vervolg  
van  
blz. 6**

transportondernemer. Die besteedt het werk uit aan zijn dochterbedrijf in Slowakije, dat via een uitzendbureau Oost-Europese chauffeurs inhuurt, die vaak minder dan € 2,50 per uur verdienen. Zo bespaart IKEA op zijn transportkosten en maakt het – in dit geval Belgische - transportbedrijf toch een flinke winst. Praktijken als deze zijn schering en inslag. Volgens de Europese regelgeving is veel toegestaan en ook wat niet is toegestaan gebeurt

vaak toch. Toch gaat het de transportondernemers niet ver genoeg. De internationale organisatie van transportondernemers IRU zowel als de Nederlandse ondernemersorganisatie TLN protesteren heftig tegen de hoge boete die Frankrijk en België heffen van bedrijven die hun chauffeurs langer dan één nacht achteren in de cabine van hun truck laten slapen. De Oost-Europese chauffeurs zijn namelijk vaak weken of maanden van huis en slapen dan in of bij hun trucks.

# Havenwerkers Pireaus geven goed voorbeeld

Op vrijdag 18 juli begonnen 50 havenwerkers bij het Chinese Cosco in Pireaus een staking die tot maandag zou duren. Zij eisten achterstallig loon en betere arbeidsvoorwaarden, zoals vaste roosters. Tot nu toe kreeg iedere werker via zijn mobiel bericht wanneer hij moest komen opdruven. Cosco staat zijn werkers niet toe lid van een vakbond te zijn. Met de toezegging van Cosco op zaterdag om enkele eisen in te willigen en te zullen onderhandelen over de andere eisen, werd de staking beëindigd.

Vervolg  
op  
blz. 7

De concessie van 35 jaar die Cosco in 2008 tekende met de 'Piraeus Port Authority' om de twee belangrijkste container-



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 acceptgirokaart. Vul bon in, uitknippen en opsturen::

Rode Morgen, Postbus 51245

3007 GE Rotterdam

5-8-2014

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:  
.....

