



DE ECHTE ONDERHANDELINGEN VOOR WERKZEKERHEID GAAN BEGINNEN

We weten dat iedereen in veel bedrijven op dit moment keihard aan de bak is om het werk af te krijgen. Er wordt enorm overgewerkt, er stromen bij o.a. APMTR en Uniport volop nieuwe havenwerkers binnen en de verhurende bedrijven kunnen de vraag ternauwernood aan. Moeilijk om je dan voor te stellen dat vanaf 2017, als de ladingpakketten verschoven zijn naar de nieuwe terminals, er echt sprake zijn van een situatie waarin er niet genoeg banen zijn voor de havenwerkers in de sector. Ook niet als de containervolumes nog iets toenemen (wat nog maar de vraag is).

Vanaf januari zijn we met alle werkgevers in de sector en met HbR in gesprek om gedwongen ontslagen in de toekomst te voorkomen. Dat kan ook, als we de juiste maatregelen nemen. Lees daarvoor de sectorkrant, die we begin september hebben verspreid.

Waar een wil is, is een weg. We houden daarom hoop, maar ondertussen groeit de twijfel of bij werkgevers en Havenbedrijf serieus de wil aanwezig is om de problemen waar havenwerkers in de hele sector de dupe van kunnen worden, op te lossen.

WAARDOOR BEGINNEN WE TE TWIJFELEN AAN DE WIL BIJ WERKGEVERS?

1. Inbreng van bonden wordt genegeerd

We hebben discussie gehad over een sectorplan waarmee de sector subsidie aanvraagt bij Asscher voor bepaalde maatregelen op het gebied van scholing. Behalve een sectorplan moet er tussen werkgevers en vakbonden echter ook een zogeheten samenwerkingsovereenkomst worden getekend om ervoor te zorgen dat de subsidie-aanvraag überhaupt in behandeling wordt genomen. Wij hebben de concepttekst daarvoor vanaf het eerste concept becommentarieerd. Maar we kregen uiteindelijk een te ondertekenen versie onder onze neus waarin enkele van onze belangrijkste opmerkingen niet waren verwerkt. Waarom werd onze inbreng zo halsstarrig genegeerd? Zijn bonden alleen maar goed voor de handtekening die nu eenmaal nodig is voor de subsidie-aanvraag? CEO Havenbedrijf Rotterdam en de voorzitter van Deltalinqs hebben nu overigens toegezegd dat de tekst alsnog wordt aangepast. Maar vanzelf ging dat dus niet.

2. Een aantal bedrijven haakt af

Op 1 oktober jl. kregen we te horen dat de directies van RST, Uniport, Unilash en RPS de Samenwerkingsovereenkomst sowieso niet willen ondertekenen. FNV Havens gaat telkens de discussie aan over wat er aan de overeenkomst schort en waarom we onze handtekening niet zetten. De directies van deze vier bedrijven hebben vanaf begin 2015 aan alle overleg deelgenomen of zich daarbij laten vertegenwoordigen, maar hebben nooit een duidelijk voorbehoud ten aanzien van verdere deelname aan het overleg gemaakt. Nu haken ze ineens af, zonder verder enige toelichting te geven. **Wij vinden dat zwijgen ronduit onbehoorlijk en het niet willen deelnemen aan het sectorplan onbegrijpelijk en onverantwoordelijk.**

3. Deltalinqs heeft geen regie

Deltalinqs, dat zich graag voordoeft als een werkgeversorganisatie, heeft kennelijk geen enkele invloed op of regie over de werkgevers in de containersector. Het ziet hoe de kikkers uit de kruiwagen springen, en kijkt toe. Hoe zit het met de wil van Deltalinqs om te komen tot sectorbrede oplossingen voor sectorbrede problemen? In feite geldt hetzelfde voor het Havenbedrijf Rotterdam. Er zijn best mogelijkheden om de kikkers duidelijk te maken waarom ze weer IN die kruiwagen zouden moeten springen. Gaat HbR die mogelijkheden ook gebruiken?

4. Nieuwe koers van werkgevers in Eem-Waalhavengebied?

Op de Home Terminal is het laatste schip nog maar net afgehandeld en de overige werkgevers in Eem-Waalhavengebied draaien hun rug al naar ons toe. Blijkbaar wil men in het Eem-Waalhavengebied een andere koers gaan varen. Een koers van lonen verlagen en reguliere inhuur vervangen door goedkopere arbeidskrachten of door stagiaires, zoals bij RST. Stel je voor dat het terrein van de Home Terminal straks ook nog eens verhuurd gaat worden aan Kloosterboer ...

5. Verplicht sjourren op kortere schepen

Misschien is het afhaken van RST en Uniport mede ingegeven door ons voorstel om de sjourverordening aan te passen, zodat voortaan op alle schepen van 110 meter of langer professionele sjorders aan het werk kunnen. Veel boten in die categorie zijn immers short sea verkeer en komen in het Eem- Waalhavengebied. HbR en de werkgevers gaven trouwens nog terloops aan dat het aanpassen van de sjourverordening lastig is "vanwege de veiligheid". Sommige van de kortere schepen zijn namelijk niet veilig genoeg om gesjord te worden. Maar als ze niet veilig genoeg zijn, kan een bemanningslid dan wel sjourren? Voor hem is het immers net zo onveilig.

6. RPS

Wat bezielt de RPS-directie? Die liep eerst nog de deur plat bij de gemeente Rotterdam en bij het HbR, voor extra gelden om de oudere werknemers van RPS een goede regeling aan te kunnen bieden. Bij RPS doen zich immers de meest acute problemen voor. En nu er echt gewerkt wordt aan oplossingen, haakt RPS ineens af. Onbegrijpelijk en verwerpelijk.

7. Arbeidsrust en cao

Tenslotte werden we ineens geconfronteerd met het verzoek om in het kader van ons overleg over werkgelegenheid ook het onderwerp "arbeidsrust" en "verlenging van de cao's" op de agenda te zetten. Dat maakt ons argwanend. Waarom zouden wij ons in de boeien moeten laten slaan? Gelooft men dan niet meer in de aantrekkingskracht en concurrentiekracht van Maasvlakte II? Zouden werkgevers en HbR van ons verlangen dat wij in ruil voor afspraken over behoud van werkgelegenheid beloftes doen over arbeidsrust en loonmatiging, zodat die geweldige concurrentiepositie vooral geen geweld wordt aangedaan? Moeten we dan ook rekening houden met een offensief om de arbeidskosten verder te verlagen (lees: cao's te verslechteren)? Wij gaan op deze verzoeken niet in. Wat ons betreft gaan we in 2017 toe naar een stevige looneis. Havenvakbonden in de Hamburg-Le Havre Range hebben elkaar bovendien beloofd om geen concurrentie op arbeidsvoorwaarden te laten plaatsvinden. Ze zijn een alliantie aangegaan om te voorkomen dat ze tegen elkaar worden uitgespeeld.

OP NAAR 1 NOVEMBER 2015

Kort na 1 november 2015 zullen wij aan jullie rapporteren over het resultaat van de gesprekken met werkgevers. Uiteraard zal er een referendum komen onder onze leden. De komende weken zal er hard gewerkt moeten worden om de plannen die in onze containersectorkrant staan beschreven, uit te werken.

Het kan echter geen kwaad om je ook maar vast voor te bereiden op arbeidsonrust. De kans dat er actie gevoerd moet worden voor werkzekerheid **in de gehele containersector** is inmiddels groter dan de kans dat we zonder een signaal van onze leden tot een goed akkoord komen. Bereid je voor!

Met strijdbare groet,

Niek Stam, Joost van der Lecq en de onderhandelingsdelegatie.