

KAMYON SÜRÜCÜLERİ OLARAK NE TALEP EDİYORUZ?



TIR şoförü sıkıntısının bir toplum için ne anlama gelebileceği 2021 sonunda Birleşik Krallık'ta görülebilir. Askerler, pompalarda benzin bulundurmak için tır şoförü olarak görevlendirildi. Şu anda Almanya'da 100.000 kadar tır şoförü açığı var. Bunun önemli bir nedeni: çok sıkı çalışmaya karşılık düşük ücret. Bu durum değişmeli!

HGV sürücülüğü - birçokları için tutkulu bir meslek. Ancak durumu temelden iyileştirmek için yapılması gereken çok şey var. Birçok nokta, kamyon şoförü çevrelerindeki meslektaşlarımız tarafından 2021 pozisyon belgelerinde zaten doğru bir şekilde yazılmıştır. Toplu Betriebskampf'ta tır şoförleri olarak en önemli taleplerimizi kısaca özetlemek istiyoruz:

► Avrupa çapında asgari ücret!

Ücret söz konusu olduğunda, biz sürücüler hala alt segmentte yer alıyoruz. Bunun bir nedeni de ücret dampinginin büyük ölçekte uygulanıyor olması. Sistemik olarak Doğu Avrupa'dan ya da şimdi Filipinler'den insanlar işe alınıyor ve binlerce ton mal taşırken haftalarca ailelerinden ayrı kalıyorlar. Ancak genellikle Alman meslektaşlarından çok daha az kazanıyorlar. Buna karşı alınabilecek en etkili önlem, Avrupa çapında standart bir asgari ücret uygulamasıdır. Almanya'da bu bir kez daha genel bağlayıcılığı olan bir toplu iş sözleşmesi ile düzenlenmelidir.

► İş yoğunluğunu azaltın! Saygılı çalışma ortamı!

Stres bizim işimizde standarttır. Bizden gittikçe daha az zamanda daha fazla taşıma yapmamız bekleniyor ve ayrıca takip cihazlarıyla ayrıntılı olarak izleniyoruz. Bu durum yol güvenliğini ve sağlığımızı tehlikeye atıyor. İşgücü yoğunluğunda bir azalmaya ihtiyacımız var! Aynı zamanda, elbette, nöbet süreleri de çalışma saatlerinden sayılmalıdır. Otoyol servis alanlarındaki durum, özellikle uzun yol sürücüleri için iyileştirilmelidir: buralar meslektaşlar olarak dinlenebileceğimiz bir yer olmalıdır! Ücretsiz tuvaletler ve duşlar standart olmalı, ayrıca şehir içine seyahat için iyi toplu taşıma bağlantıları sağlanmalıdır.

► Temelde farklı bir nakliye politikası!

Kamyon sürücüleri olarak, kirlenmemiş bir çevre bizim için çok önemli! Ancak malların taşınmasında demiryolu yerine CO2 tüketen araçlara hala çok fazla güveniliyor. Gelecekte, sanayi bölgelerinde veya yük dağıtım merkezlerinde doğrudan bağlantıların inşa edilmesi zorunlu olmalıdır! Aynı zamanda sanayi bölgelerinde daha fazla kamyon park yerine ihtiyacımız var, böylece saatlerce park yeri aramak zorunda kalmayız. Şehir merkezlerindeki sıkışıklığı gidermek için de daha iyi yan yolların inşa edilmesine ihtiyacımız var.

Toplumda, biz tır şoförlerinin önemli rolü genellikle çok az görülmekte ve bunun yerine klişelerle, çok fazla gürültüyle veya ciddi kazalarla ilişkilendirilmekteyiz.



Bir yandan, kamyon sürücüleri olarak açıkça şunu söylüyoruz: saygılı bir şekilde araç kullanıyoruz, bizim için insan hayatı mallardan önce gelir ve bizim için direksiyon başında herhangi bir dikkat dağınıklığı (alkol, cep telefonu vb.) tabudur. Bunu tüm meslektaşlarımıza da iletiyoruz. Bazen talep edildiği gibi daha fazla kontrol veya daha fazla polis bu konuda bize yardımcı olmaz. Bununla birlikte, bizi destekleyebilecek bir dizi önlem vardır: tüm kamyonlarımızda profesyonel dönüş asistanları zorunludur; otoyollarda daha iyi gürültü koruması; iyileştirilmiş çalışma koşulları ve stres durumunda her sürücü için destek hizmetleri.

2021 yılında Almanya'da 70 tır şoförü trafik sıkışıklığı sonunda meydana gelen kazalarda hayatını kaybetti. Yorgunluk ve stresin yanı sıra bu durum, sürekli olarak tehlikeli kuyruklara yol açan yüksek trafik yoğunluğundan da kaynaklanıyor. Her meslektaşımız trafik sıkışıklığının sonundaki mide bulandırıcı hissi bilir. Öndeki araç demir atar, siz de fren yaparsınız ve sonra endişeyle aynaya bakarsınız - arkamdaki kamyon durumu fark etti mi? Çünkü hepimiz trafik sıkışıklığının sonunda 40 tonluk kamyonlar çarpıştığında neler olduğunu biliyoruz.

Ne zaman birimiz trafik sıkışıklığının sonunda ölse, şu soru ortaya çıkıyor: Bu çılgınlığı kim durduracak? Cevap: sadece biz! Polisin bizim tarafımızda olmadığı gerçeği, diğer şeylerin yanı sıra, ek aydınlatma için tamamen aşırı kontrollerle de gösterilmektedir. Polisin meslektaşlarımızı "ya MOT'a gelirsiniz ya da işletme ruhsatınızın süresi dolar ve etiketiniz kazanır" diye tehdit ettiği durumlar oldu. Ve sözde yeterince ağır vasıta denetimi yapmak için yeterli personelleri yok.

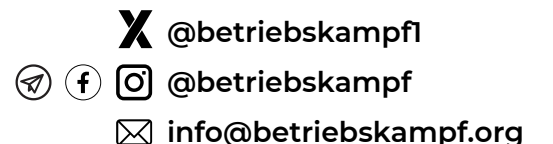
Peki tır sürücüleri olarak yol güvenliğini nasıl daha fazla sağlayabiliriz? Bir örnek: 20 kamyonu olan bir nakliye şirketinde, bir sürücü kalkış kontrolü sırasında römorkundaki iki lastiğin aşınmış olduğunu fark eder. Patron şöyle der: "Yine de sür!" Ve şimdi iş takım ruhumuza geliyor. Şimdi şunu söylemek zorundayız: meslektaşımızın iki lastiği değiştirilmediği sürece hiçbir şey olmayacak. Patronun başka seçeneği yok, tepki vermek ve treylerin iki yeni lastik almasını sağlamak zorunda. Aynı şey zaman baskısı veya son teslim tarihi baskısı için de geçerlidir. Patron şöyle der: "Saat 14:00'e kadar Ludwigsburg'da olmalısın". Organize olmuş iş arkadaşları olarak biz de şöyle deriz: "Oraya vardığımızda orada olacağız!".

Tüm taleplerimiz büyücülük değildir. Her gün milyarlarca kar elde edilmesine yardımcı oluyoruz, ancak bu karlar öncelikle (büyük) nakliyecilerin ve nihayetinde mallarını taşıdığımız ya da hizmet verdiğimiz şirket patronlarının cebine giriyor. Durumumuzda bir iyileşme çok gecikmiş ve mümkündür - özellikle fiyat patlaması göz önüne alındığında, acilen daha yüksek ücretlere ve daha iyi çalışma koşullarına ihtiyacımız var.

Üretimin merkezi bir kolunda oturuyoruz ve her meslektaşımız sadece yarım günlük bir gezinti ya da hatta bir iş durdurma ile ülkenin önemli bölgelerini ne kadar hızlı felç edebileceğimizi biliyor. Fransa'daki meslektaşlarımız bize bunu az önce gösterdiler. Bizde olmayan ne var onlarda? Kamyon şoförlerinin örgütlü sendikası.



Betriebskampf.org
Netzwerk für Solidarität &
Widerstand im Betrieb



X @betriebskampfl

@betriebskampf

info@betriebskampf.org