



2-12-2020 - Uitgave Volle Lading Groep

CAO-eisen ECT

koopkracht omhoog!

De vakbondsleden bij ECT hebben zich over de eisen uitgesproken.

Het resultaat is dat naast de prijscompensatie een loonsverhoging van 75 euro per maand wordt geëist. De toeslag van het V-rooster moet worden verhoogd naar 35% en de knip van 2000 moet ongedaan worden gemaakt.

Dat zijn op het gebied van koopkracht prima eisen. Het ongedaan maken van de knip van

2000 zal de eenheid onder de ECT-ers versterken: 'gelijk loon voor gelijk werk' komt dan een stuk dichterbij.

**Stoppen
met 1300 euro bruto
is niet erg aantrekkelijk**

Op het gebied van vroeger kunnen ophouden met werken zijn de eisen onduidelijk. Het lijkt er op neer te komen dat gestreefd wordt naar eerder stoppen met werken,

*Vervolg
op
blz. 2*

Vervolg - eisen CAO-ECT

met een inkomen ter hoogte van de AOW-uitkering van een ongehuwde. Dat wil zeggen: een kleine 1300 euro bruto per maand. Dat is niet erg aantrekkelijk. Daarmee zou eerder stoppen met werken een illusie worden.

Voor de eenheid: eisen voor jong en oud

Voor ouderen wordt ook uitbreiding van de 'ontzie'-maatregelen geëist en het doortrekken van de 90%-dagen. Eisen voor ouderen zijn prima, maar - om de eenheid tussen oud en jong te bevorderen - zouden daar ook jongeren-eisen aangekoppeld moeten worden, zoals de eis van vaste banen.

Eisen krijgen pas kracht als strijd wordt voorbereid

Het stellen van eisen is één ding, het binnenhalen van de eisen is wat anders. ECT zal de hand op de knip willen houden. De directie draagt liever geld naar de aandeelhouder dan naar de arbeiders. Ook wil de directie alles wat verdeeldheid kan zaaien versterken. Het afschaffen van de knip van 2000 zal een zware dobber zijn. We zien dat bij Verbrugge Terminals de prijscompensatie in de ijskast is gezet. EMO en EECV hebben ondanks de gestelde ultimatum geen centimeter toegegeven. Wie eisen wil binnenhalen moet zich voorbereiden op strijd.

Zonder strijdbaar vakbondswerk is geen enkele eis iets waard.

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

**maandag
14 december 2020**

**20.00 uur
J. de Vouplein 99
Rotterdam**

Bij de Volle Lading kun je leren vechten tegen onrecht en tegen de oorzaak van het onrecht: het kapitalisme.

En gooi gerust wat geld als steun in de pot (zie pag. 8). De Volle Lading draait zonder subsidie - want we willen onafhankelijk blijven.

info@vollelading.nl

06-42492000

of

06-40393842

Smerig spelletje met havenwerkers in Bremen

In Bremen en Bremerhaven zijn 1300 havenwerkers in dienst bij de 'Gesamthafenbetriebsverein' (GHBV), een arbeidspool van waaruit zij aan overslagbedrijven worden uitgeleend. In oktober werd de collega's verteld dat zij flink moesten inleveren, omdat er door de corona-epidemie grote verliezen werden geleden. Zowel de inlenende havenbedrijven als het stadsbestuur van Bremen, voor ruim de helft eigenaar van de GHBV en aansprakelijk voor een deel van de leegloopkosten, zetten de havenwerkers zwaar onder druk.

De havenwerkers gaven tenslotte op een aantal punten toe, maar dat vonden bazen en wethouder niet genoeg. Halverwege november vroegen ze faillissement aan voor de GHBV, hoewel gefluisterd wordt dat havenbedrijven een schuld van € 20 miljoen bij de pool hebben. Na een faillissement zijn de havenbedrijven en het stadsbestuur niet meer gebonden aan de arbeidscontracten en de CAO van de havenwerkers - en dat is wat ze ook wilden.

In sommige andere Duitse havensteden wordt al met uitzendkrachten gewerkt, met slechtere arbeidsvoorwaarden. Het gaat hen er niet alleen om de verliezen van de coronacrisis op de havenwerkers af te wentelen. De havenbedrijven hebben ook grote en dure automatiseringsplannen en de kosten daarvan willen ze op de collega's verhalen, om vervolgens velen als overbodig op straat te zetten. Sommige vakbondsbestuurders willen dat ze toegeven.

Maar de collega's in Bremen leggen zich er niet zomaar bij neer. Ruim tien jaar geleden was er een soortgelijke aanval met massaal ontslagen en loonsverlaging. Ze hebben zich toen van onderop georganiseerd in 'Wir sind die GHB'. Veel ontslagen en inleveren zijn door stakingen, blokkades en andere acties voorkomen. Wie strijdt verdient solidariteit.

APMT MVII - **Truck Facilitator** terug en met **57 jaar** uit de nacht!

Nog steeds moeten vrachtwagens bij APMT MVII vaak lang wachten voordat ze hun container kunnen ophalen en wegbrengen. Als er niets verandert, dan zullen de chauffeurs nog lang geduld moeten hebben. De chauffeurs doen havenwerk door het indrukken van de knop voor het automatisch laden. De Truck Facilitator (TF), een havenwerker die de knop indrukte, is deels wegbezuinigd met het gevaar van coronabesmetting als smoes. De havenwerkers hebben in het verleden in onderhandelingen toegestaan dat het werk van de pinsetters en reeferbehandelaars uitbesteed werd, maar dat in ruil daarvoor de TF zou blijven. Opnieuw blijkt dat arbeiders hun arbeidsvoorwaarden niet veilig kunnen stellen door concessies te doen. Bedrijven worden daardoor alleen maar hongriger naar de volgende concessie.

APMT MVII heeft pinsetters goedkoop ingehuurd via het uitzendbureau Star, dus bepaald niet tegen haventarieven. Die moeten de reeferen aan- en afsluiten en bij de treinen de pinnen omhoog zetten waarin de container vast komt te staan. Maar ook op de pinsetters bezuinigt APMT MVII. In alle spellen wordt gesproken over het wegvallen van de taak TF. De collega's vinden dat de TF terug moet en fulltime.

De kaderleden en betrokken collega's hebben met drie spellen gesproken over de vorderingen op het gebied van ouderenbeleid. Zij vinden de functie van TF juist heel mooi voor ouderen. Door het wegvallen van de taak TF zijn ouderen minder breed inzetbaar - en hebben ze minder kans om gezond hun pensioen te halen.

APMT MVII wil de nachtdienst pas laten vervallen op 63 jaar- dan ga je bijna op vroegpensioen. Bij de andere containerbedrijven ligt het rond 58 jaar, op vrijwillige basis en met behoud van de ploegentoeslag. De meeste collega's vinden dat die 63 jaar alleen maar de bankrekening van de aandeelhouders spekt.

De actiebereidheid is toegenomen, maar de functiegroepen moeten meer samenwerken. Alleen solidariteit en samenwerking leiden tot resultaat. De directie van APMT MVII denkt alleen aan de belangen van de aandeelhouders, daar is ze voor ingehuurd. Arbeiders moeten zelf voor hun belangen opkomen.

Procederen en strijden tegen Aegon

kan dat, moet dat?

Door het Actiecomité Optas-pensioenen zijn flyers uitgedeeld bij RST, ECT Euromax en ledenvergaderingen van de sjorders. Het Actiecomité Optas-pensioenen strijdt ertegen dat Aegon door met Optas te fuseren 2,5 miljard euro - die bestemd was voor de havenpensioenen - in haar eigen kas heeft laten verdwijnen. Omdat de Optas-pensioenen meer dan tien jaar niet zijn geïndexeerd, moet dat geld voor indexatie worden gebruikt. Bij het uitdelen werd een paar keer tegen de uitdelers gezegd: *"Jullie kunnen er beter mee stoppen, de zaak is kansloos, je moet de kleine lettertjes in de pensioencontracten maar eens lezen."* Kennelijk wordt dit verhaal in de haven verspreid, dus is het goed daar op in te gaan.

Vakbondsactie is rechtvaardig als het grootkapitaal 2,5 miljard euro uit de pensioenpot haalt

Op de eerste plaats: als een grote verzekeringsmaatschappij als Aegon zich 2,5 miljard euro toe-eigent, dat bestemd is voor de havenpensioenen, wat kan je dan anders doen dan daartegen de strijd aanbinden? Even los van kleine of grote letters in een pensioencontract. Een bedrag van 2,5 miljard is geen kattenpis. Dat duizenden gepensioneerden en toekomstige gepensioneerden honderden euro's per maand mislopen, is ook geen kattenpis.

Voor een strijdbare vakbond kan in zo een geval actie niet uitblijven. Dan worden alle registers opengetrokken: juridische acties, stakingen, demonstraties, blokkades - laat het grootkapitaal van ons geld afblijven! En als de bond formeel is gebonden door een handtekening onder een akkoord met Aegon, dan is het aan de strijdbare vakbondsleden om het initiatief te nemen. Als je gaat liggen, dan

*Vervolg
op
blz. 6*

wordt er over je heen gelopen.

Kleine letters/grote letters

Op de tweede plaats: kleine lettertjes? Heb je de grote letters gelezen? De statuten van Optas waren duidelijk genoeg: de winst van Optas moet worden aangewend voor de pensioenen. Ook in grote letters was bij de fusie tussen Optas en PVH de belofte geschreven dat: "*de maatschappijresultaten ten goede blijven komen aan de verzekerden*".

Kansloos?

Alleen als je niets doet

Is vakbondsactie tegen het inpikken van 2,5 miljard kansloos? Dat weet je nooit, dat weet je pas als je de strijd hebt aangeboden. Zo is het met elke strijd. De CAO-eisen worden meestal niet ingewilligd, toch moet je voor de eisen die aan de orde zijn strijden, anders kachel je elk jaar achteruit. Bijna elk stakings-kort geding gaat verloren, dat is geen reden om geen ultimatum meer te stellen.

Het kort geding over het sjoeren op schepen korter dan 170 meter ging verloren, dat is geen reden om niet daartegen in beroep te gaan. Ja: rechters doen meestal wat het kapitaal wenst. Ja: de regels zijn meestal in het belang van de grote bedrijven. Maar als regering en grote be-

drijven zeggen dat de regels eerlijk en rechtvaardig zijn, waarom zouden we dan niet voor de rechter die eerlijkheid en rechtvaardigheid opeisen? En als de rechter ons niet geeft waar we recht op hebben, waarom zouden we dat dan niet met actie afdwingen?

In een kapitalistische maatschappij gelden kapitalistische regels. In een kapitalistische maatschappij halen arbeiders die strijden of procederen in negen van de tien gevallen niet de overwinning.

En toch moet er gestreden worden, omdat er anders nooit wat wordt bereikt, omdat je anders harder wordt uitgebuit en onderdrukt, omdat we moeten leren beter te strijden en met perspectief - omdat met laffe smoezen inbinden zou betekenen dat we voor eeuwig aan het kapitalisme geketend zouden zijn.



Truckchauffeurs opgejaagd

De helft van de vrachtwagenchauffeurs in Nederland houdt zich niet aan de wettelijke tijden voor rijden en rusten. Dat blijkt uit een onderzoek onder ruim 1800 truckchauffeurs van vakbond CNV en van het TV-programma 'De Monitor'.

Dat is slecht voor de gezondheid van de chauffeurs, maar kan ook tot verkeersongelukken leiden. De vervoersbedrijven hanteren een te strakke tijdsplanning en daarbij komt dat steeds meer klanten hun goederen in een strak tijdslot willen ontvangen.

Als belangrijke reden wordt gezien de grote concurrentie. Hierbij zetten transportbedrijven ook Oost-Europese chauffeurs en zelfs Filipijnse collega's in - die veel minder verdienen. Formeel mogen truckchauffeurs uit een ander land hier maar een beperkt aantal ritten doen, maar dit proberen de bedrijven via allerlei trucs te ontduiken.

Vakbond FNV heeft tegen verschillende van de transportbe-

drijven rechtszaken gevoerd en in een aantal gevallen hebben de chauffeurs grote bedragen aan achterstallig loon toegewezen gekregen.

Maar ook in de nieuwste EU-regels zitten ontsnappingsmogelijkheden. Verantwoordelijk zijn ook de klanten van de transportbedrijven, die voor een dubbeltje op de eerste rang willen zitten.

Chauffeurs klagen verder over te weinig parkeerplaatsen waar ze rust kunnen nemen en het feit dat zij door de coronaepidemie nu bij klanten vaak geen gebruik van kantine en toilet mogen maken.



Uitgangspunten van de Volle Lading

1. We maken ons met offensieve eisen sterk voor de belangen van de havenarbeiders en de jeugd die in de haven gaat werken.
2. We helpen de strijd voor die belangen te organiseren onder andere door de vier-wekelijkse uitgave van de Volle Lading.
3. We werken democratisch. Iedereen kan zijn inbreng hebben. Vrienden die de strijd van de havenarbeiders ondersteunen zijn welkom.
4. We ijveren voor vakbonden die strijdbaar en democratisch voor de belangen van de werkers opkomen.
5. We zijn onafhankelijk, ook financieel. We accepteren alleen financiële bijdragen als ze zonder voorwaarden worden gegeven.
6. We staan open voor gedachten over een andere maatschappij zonder uitbuiting en onderdrukking van de werkende mensen - dat geeft richting aan onze strijd.
7. We werken aan de versterking van de internationale solidariteit van de havenarbeiders.



www.vollelading.nl

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

De Volle Lading is een
uitgave van De Volle La-
dinggroep - van collega's
voor collega's in de haven.

info@vollelading.nl
Telefoon: **06-42492000**
06-40393842

Steun: NL54INGB0004428359 o.v.v. 'DVL'