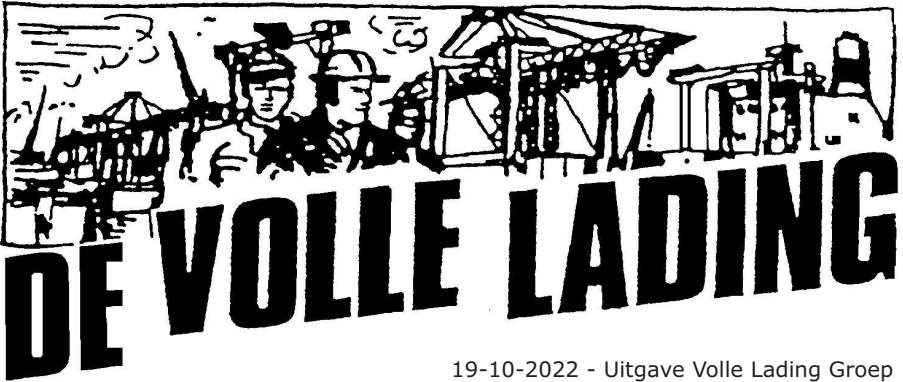


Uit eigen zak betaald - alle steun is welkom



19-10-2022 - Uitgave Volle Lading Groep

RST krijgen wat je **al hebt** weggeven waar je **recht op hebt?**

Directie wil RST-ers vier jaar de handen binden

Bij RST heeft de directie het laatste aanbod in de CAO-onderhandelingen gedaan. Van dat aanbod wordt niemand beter (behalve de aandeelhouders dan). Waarom durft de directie dat? Omdat de directie net als de voorgaande tien jaar schermt met verliezen en zij schat in dat zij daarmee het personeel voldoende angst aanjaagt. En omdat de krachten niet zijn gemeenten: er zijn geen acties geweest.

Een brutaal mens heeft de halve wereld. Shell verhoogt brutaal

de prijzen voor olie en gas, Maersk verhoogt brutaal de containertarieven, Cargill verhoogt brutaal de prijzen voor graan en soja. En RST schermt brutaal al tien jaar met verliezen. Wat meer brutaliteit van de kant van de RST-ers zou geen kwaad kunnen.

Krijgen wat je al had moeten hebben en weg- geven waar je recht op hebt

RST biedt een CAO aan voor vier jaar met prijscompensatie (die stond in de CAO), eenmalig € 1000,- (hard nodig nu de prijscompensa-

*Vervolg
op
blz. 2*

Vervolg - directie wil RST-ers vier jaar de handen binden

tie altijd achteraf is), de kantine komt weer in bedrijf (hoezo was dat anno 2022 gestopt?), met alleen catering (als er een cateraar is gevonden en als de apparatuur is hersteld) van 11 tot 20 uur (hoezo in een volcontinu-bedrijf?). En: het koffiedrinken verdwijnt, de seniorenregelingen schuiven mee met de verhoging van de AOW-leeftijd, verplicht detacheren bij een ander bedrijf wordt mogelijk. O ja:

in plaats van 0,7% gaat RST 1,5% van de loonsom bijdragen aan een ESMW-regeling (eerder stoppen met werken). Hartelijk bedankt.

Het is aan de RST-ers om te laten zien dat zij die verliespraatjes meer dan zat zijn, dat ze zich niet laten opscheppen met nieuwe verslechtingen en dat ze zich niet vier jaar de handen laten binden.

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. De Volle Lading draait zonder subsidie – want we willen onafhankelijk blijven.

info@vollelading.nl

06-42492000

of 06-40393842

Steun De Volle Lading

Als u het werk van De Volle Lading belangrijk vindt kunt u via deze QR-code een bedrag overmaken als steun om de kosten te dekken. Alvast bedankt!



Britse stakingsgolf

Al sinds de zomer gaat er een stakingsgolf door Groot-Brittannië. Er waren stakingen bij de treinen, de metro en de busdiensten, bij telecombedrijf BT, de vuilnisophaaldiensten, raffinaderijen, elektriciteitscentrales, busmaatschappijen, de gezondheidszorg, het onderwijs, Amazon en zelfs advocaten die staakten.

Rond 115.000 sorteerders en post- en pakjesbezorgers van het Britse postbedrijf Royal Mail staakten in augustus en september zes dagen.

De bond CWU kondigde 19 stakingdagen voor oktober en november aan. De eerste hiervan was op 13 oktober.

Het gaat om hoger loon, maar ook tegen verslechtingen voor nieuwe collega's en tegen het schrappen van 10.000 banen.

Zestig procent van het Britse containervervoer plat

In de belangrijke containerhaven van Felixstowe hebben de havenwerkers in augustus acht dagen gestaakt en van 27 sep-


tember tot 5 oktober stonden alle kranen opnieuw omhoog. Op 20 september begonnen meer dan 550 collega's in Liverpool met een staking van 14 dagen, die deels samenviel met die in Felixstowe.

Op 11 oktober staakten opnieuw rond 1000 havenarbeiders voor loonsverhoging en ook tegen de ontslagbrief die 132 werkers kregen van het havenbedrijf Peel Port.

De 3400 havenwerkers van Felixstowe en Liverpool legden samen 60 procent van het Britse containervervoer stil. Zij willen een loonsverhoging als compensatie voor de prijsstijging.

Woede, niet alleen over de duurte

De gezamenlijke oorzaak van alle stakingen zijn de voortdurende prijsstijgingen. Die ligt intussen bij 12,3 procent. Dit treft de werkenden hard in de portemonnee.

Er ontstaat een brede ontevredenheid. Maar de strijdbare houding en de bereidheid om dagenlang te staken komt 

vooral voort uit de woede over de rechtse politiek van Johnson en de nieuwe premier Truss. Zij wilde 45 miljard pond besteden aan belastingverlaging voor de grote monopolies en de rijken en besloot om de vennootschapsbelasting te verlagen en het hoogste tarief van de inkomstenbelasting (45 procent) te schrappen. Een oorlogsverklaring aan de arbeiders die alle supermarkten langs moeten op zoek naar aanbiedingen.

Nog dezelfde dag raakte het Britse pond in een vrije val. De minister van financiën Kwasi Kwarteng moest zijn besluit snel schrappen. Vervolgens werd hij zelf geschrapt.

Problemen die binnen het kapitalisme niet op te lossen zijn

Zijn vrienden van het internationale financierskapitaal hebben goed begrepen wat de oorzaken van de vele stakingen zijn. De maatregelen zouden een opstand provoceren.

Zij trokken hun miljarden ook terug omdat ze geen vertrouwen hebben dat met zo'n groot gat in de begroting de staatschuld valt af te lossen bij een economie die in een diepe recessie verkeert en bij een rente die omhoog schiet.

De waarde van het Britse pond uitgedrukt in dollars daalde van bijna \$ 1,40 een jaar geleden

naar \$ 1,13 nu. De kapitalisten zitten in problemen die ze niet meer kunnen oplossen – en dat geldt niet alleen voor Engeland.

Oorlogen, koopkrachtcrisis, klimaatcrisis, wooncrisis, zorgcrisis: voor de oplossing is een ander maatschappelijk systeem nodig: socialisme.

Genoeg is genoeg

Op zaterdag 1 oktober waren rond 150.000 werkers in staking. Tegelijkertijd begonnen vakbonden met de 'Genoeg is genoeg' campagne, waaraan 500.000 mensen deelnamen.

1 Oktober acties in 50 Britse steden

De eisen zijn:

- een reële loonsverhoging
- verlaging van de energierekening
- het beëindigen van voedselarmoede
- fatsoenlijke en betaalbare woningen voor iedereen
- het belasten van de rijken.

Een staking geeft de staker het gevoel dat hij/zij niet alleen staat, dat de zaak niet hopeloos is. Een staking heeft ook invloed op het denken van anderen en leidt tot brede solidariteit en versterkt dus de positie van de gehele arbeidersklasse.

Onderhandelingen over de **nieuwe CAO** bij APMT-MVII

Het management beloofde de CAO voortvarend aan te pakken, maar voorlopig is er uitstel aangevraagd omdat er eerst wat zaken met de OR geregeld moeten worden. Slechte smoes.

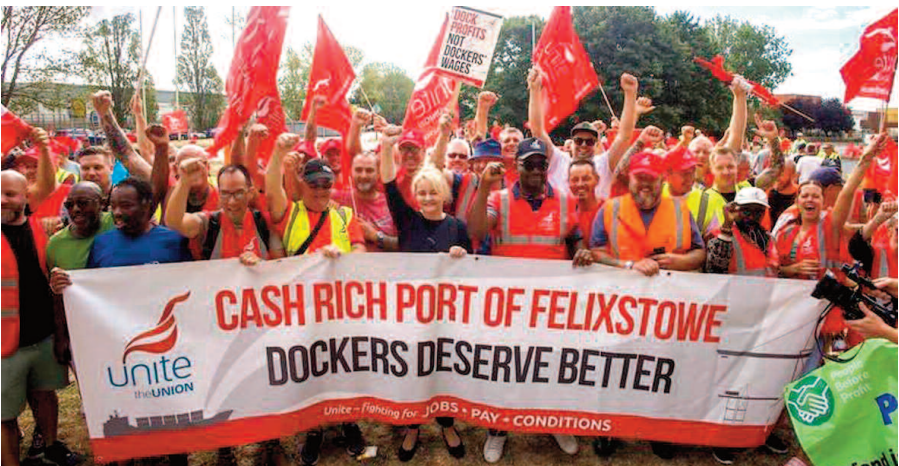
Waar de directie wel tijd voor had was het organiseren van 'luistersessies'. De directie wilde graag horen welke eisen er bij het personeel leven. Dat is hoogmoed: het personeel stimuleren te denken als een directeur en zelf de schijn wekken te denken als een vakbondsbe-

stuurder.

De bonden lieten de collega's weten dat het verzamelen van de eisen thuis hoort op de vakbondsvergadering en het resultaat was dan ook dat bijna niemand zich voor een luistersessie heeft opgegeven.

De Volle Lading luistert altijd graag en noteerde drie zaken die dringend opgelost moeten worden:

*Vervolg
op
blz. 6*



Twee kwartjes schoon per kilometer

Sinds 2006 is de onbelaste reiskostenvergoeding 19 cent per kilometer. Op 1 januari 2023 wordt dat door de regering verhoogd tot 21 cent.

Daarmee kunnen de kosten al jaren niet gedekt worden en zeker niet sinds de fossiele monopoliebedrijven (zij weer) de brandstofprijzen hebben opgedreven. De ANWB komt al snel op 50 cent per kilometer.

Die 21 cent is dus ruim onvoldoende. Daarbovenop zou een bedrag van 60 cent bruto moeten komen om uiteindelijk aan die twee kwartjes per kilometer te komen.

Ouderenregeling

Er ligt al een hele tijd een concept-regeling bij APMT MVII waardoor ouderen minder – en uiteindelijk geen – nachten meer hoeven te werken. Om gezond je pensioen te halen is dat bittere noodzaak. Volcontinu is een aanslag op de gezondheid.

Deze regeling kan pas in de praktijk worden gebracht als het niet betekent dat jongeren meer nachten moeten lopen, of in de nacht geen snipperdag meer kunnen krijgen. Dus ofwel ac-

cepteert APMT MVII dat de bezetting in de nacht veel lager is dan overdag en in de avond, ofwel APMT MVII komt met een grote pot geld om de nachtdienst op vrijwillige basis op peil te houden.

Uitbreiding van de bezetting per spil

Tenslotte blijkt het niet eenvoudig om te snipperen bij APMT MVII. Dat geldt voor alle diensten, maar zeker ook in de nacht. Het is de bedoeling van een snipperdag dat je die neemt als het jou uitkomt en niet als het de baas uitkomt.

Daarom moet de bezetting per spil omhoog om het snipperen te vergemakkelijken.

Al weer een tijdje geleden liet APMT MVII een onderzoek doen naar de intensiteit van het beeldscherm gebonden werk.

Een belangrijke conclusie was dat de bezetting per spil uitgebreid diende te worden, om de algemeen geaccepteerde norm van overbelasting van de Remote Crane Operators niet te overschrijden.

Het management heeft het rapport in een diepe la opgeborgen. De CAO-onderhandelingen moeten dit punt weer op de agenda zetten.

Kapitalisme eist nieuw slachtoffer op de COSCO pier in Piraeus

Op 28 september is opnieuw een havenarbeider verongelukt op pier 1 van de containerhaven van Piraeus. Eind oktober 2021 overleed een 45-jarige collega op het bedrijf. Na een dagenlange staking moest COSCO toen accepteren dat er een veiligheidscomité kwam, dat de 12-uurdiensten afgeschaft werden en dat men niet acht uur na een dienst weer ingezet mag worden en dat de ploegensterkte van vier naar vijf verhoogd werd. Op 28 april 2022 verongelukte een 37-jarige collega. Op 1 en 2 mei werd er gestaakt om CAO-eisen binnen te halen.

Een vakbondslid van ENEDEP schrijft: *"Dit nieuwe arbeidsongeval bevestigt eens te meer dat de bescherming van de gezondheid en veiligheidsmaatregelen door de winst van de werkgever ondergraven worden. De enorme groei van de haven van Piraeus in de laatste tien jaar ging gepaard met een groot aantal arbeidsongevallen, strafbare zaken van de ondernemer en talloze niet vastgelegde beroepsziekten en spier- en botziekten..."*

Havenstaking Zuid-Afrika

Op 6 oktober begon de UNTU (United National Transport Union) een staking bij Transnet, het grootste logistieke bedrijf van Zuid-Afrika. Het staatsbedrijf Transnet beheert de havens, spoorwegen en pijpleidingen in de acht zeehavens. Van de werkers zijn 86% (dat zijn er 48.500) aangesloten bij de UNTU. De havenwerkers probeerden meteen de twee toegangen naar de haven te blokkeren, maar de politie verjaagde ze met traangas en geweld. Ook in Durban verhinderde de politie een blokkade. Op 10 oktober voegden de

18.000 leden van SATAWU (South African Transport and Allied Workers) zich bij de staking. Transnet heeft zijn bod twee keer verhoogd: van 1% naar 3% - en van 3% naar 5%. UNTU eist 12% tot 13,5%. De inflatie was in augustus 7,6%. De Zuid-Afrikaanse economie wordt hard getroffen - en daarbij vooral de exporteurs van kolen, ijzererts, mangaan en chroom. Tijdens deze staking verliezen de exporteurs 815 miljoen rand (44 miljoen dollar) aan exportwaarde per dag. De export van delfstoffen ligt op ongeveer 25% van het normale niveau. Er liggen tientallen schepen in zee voor anker te wachten.

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'