



13-5-2022 - Uitgave Volle Lading Groep

Haven van Piraeus strijd brengt solidariteit

Op donderdagochtend 28 april werd een 37-jarige havenwerker bij een ongeluk in de haven van Piraeus zwaar gewond. De reling van een schip van de Chinese rederij COSCO brak af en de man raakte na een val van twaalf meter levensgevaarlijk gewond. De collega's van zijn shift legden direct het werk neer en de opkomende ploeg is ook niet gaan werken. Het gebeurde op een containerterminal die ook van COSCO is.

Die morgen was er een eerder geplande CAO-bijeenkomst van

de werkers op de pieren II en III van COSCO. Besloten werd ook op 1 én 2 mei het werk neer te leggen. De voorzitter van de vakbond ENEDEP zei op de vergadering dat de haven op 6 mei plat zou gaan als COSCO dan niet instemt met de gerechtvaardigde eisen van de arbeiders.

ME en speciale strijdkrachten kunnen de eenheid niet breken

Opgeroepen werd om alle 1 mei-demonstraties

*Vervolg
op
blz. 2*

Vervolg - Piraeus

naar de haven te laten komen. Op de 30ste verzamelden zich uit solidariteit steeds meer mensen voor de poort.

Op dezelfde dag dwong COSCO 65 collega's uit Haidari (een andere werkplek in Griekenland) in bussen te stappen die hen onder politiebegeleiding naar de COSCO-terminal in Piraeus brachten.

Kort voordat de bussen aankwamen omsingelden ME-ers en speciale strijdkrachten van de Kustwacht de stakende arbeiders en bezetten zij de poort, zodat de bussen met de stakingsbrekers van COSCO door de poort konden rijden.

Zo probeert COSCO verdeeldheid onder de collega's te zaaien. Maar Markos Bekris, de president van de bond ENEDEP zei: *'We stellen ons niet op tegen een collega, een arbeider, één van onze broeders. Het zijn onze jongens: "Ik ben er zeker van dat onze zonen en broers, die vandaag binnenrijden, morgen bij ons zullen blijven en gezamenlijk 1 mei zullen vieren."*

Al een half jaar strijd

Het is niet de eerste keer dat de werkers van COSCO het opgenomen hebben tegen het machtige Chinese monopoliebedrijf. Eind oktober vorig jaar staakten

ze dagenlang na de dood van collega Dimitri door een bedrijfsongeval.

COSCO moest toen accepteren dat er een veiligheidscomité kwam met vertegenwoordigers van de havenwerkers, dat de 12-uurdiensten afgeschaft werden, dat men niet acht uur na een dienst weer ingezet mag worden en dat de ploegensterkte van vier naar vijf verhoogd werd.

Op 13 en 14 april staakten de havenwerkers 24 uur omdat COSCO weigert de bevochten overeenkomsten te ondertekenen.

Rechtbanken verklaarden deze staking illegaal, maar COSCO moest nu wel met een toegeving komen.

Het bedrijf bood drie euro loonsverhoging per dag. De werkers wezen dit af en besloten tot een volgende 24-uursstaking op 20 april.

De havenwerkers zijn een voorbeeld geworden voor de havenwerkers in Griekenland en daarbuiten - en ook voor andere werkers.

Met hun eensgezinde en democratisch besloten vakbondsacties halen ze eisen binnen en versterken ze hun strijdkracht.

COSCO: derde grootste rederij, bezitter van belangrijke terminals, ruim 47 miljard winst

COSCO Shipping Lines is de derde grootste rederij ter wereld, na Maersk en MSC. Met de 'concurrerende' supermonopolies in de containervaart is de Chinese staatsrederij in staat de vervoersprijzen van de containers ongehoord op te drijven. De rederij COSCO kon zijn winst over 2021 ten opzichte van 2020 bijna verdubbelen van 24,46 naar 47,67 miljard euro.

COSCO bezit schepen en COSCO Shipping Ports (CSP) bezit of beheert terminals. Dit geeft de rederij een voorrangspositie bij de behandeling in die havens. In 2016 nam CSP pier II en III, de containerterminals van de haven van Piraeus over. In 2018 nam CSP alle aandelen van APM Terminals Zeebrugge over. In 2016 kocht CSP van Hutchison een 35 procent belang in de Euromax Terminal Rotterdam - één van de modernste geautomatiseerde terminals ter wereld. In 2019 volgde een 35 procent belang in de Hamburgse Container Terminal Tollerort van HHLA.

Grote boodschap voor RST-directie

Wie bij RST werkt kan met zijn pasje door de poort. Hij heeft dat RST-pasje ook nodig om de toiletten in de portocabines te openen. De ingehuurd (zoals ILS-ers) kunnen met hun pasjes ook de poort openen, maar niet de deur van de WC's. Wat moet je dan als je nodig

moet? Er staan maar weinig bomen op het terrein en nog minder Dixies. Het probleem is in de OR aan de orde gekomen en die zal de boodschap toch zeker aan de directie doorgegeven hebben.

En de directie heeft toch wel voor grotere problemen gestaan? Effe regelen. Waarom moet het maanden duren voordat het opgelost wordt? Acht uur wachten voordat je thuis naar de WC kan is wel wat lang en niet goed voor de efficiëntie, toch, directie?

Rekening houden met **verliescijfers** is schieten in je eigen voet

Bij RST is de ledenvergadering over de CAO-eisen gehouden. FNV Havens eist een tweejarige CAO, met elk jaar 1,5% loonsverhoging bovenop de prijscompensatie, een regeling om eerder te kunnen stoppen met werken en wat kleine punten.

Mooie praatjes vullen geen koopkrachtgaatjes

Sommige collega's bij RST vertelden aan de uitdelers van De Volle Lading dat in de huidige situatie een loonsverhoging 'niet mogelijk' is, want het is minder druk dan vorig jaar en de directie zegt dat er verlies wordt geleden. Met Nieuwsbrieven en toespraken zet de directie de collega's onder druk. De directeur doet alsof hij tegenover de aandeelhouders opkomt voor de belangen van de arbeiders, maar het is precies andersom: tegenover de arbeiders komt hij op voor de belangen van de aandeelhouders. Met mooie praatjes, dat wel. Om ook maar iets te kunnen bereiken is het nodig dat de collega's die mooie praatjes doorzien, naast zich neer leggen, hun eigen eisen formuleren en de strijd voor die eisen organiseren.

Wat weegt zwaarder?

De collega's op de vakbondsvergadering namen terecht de eis aan van 1,5% loonsverhoging bovenop de prijscompensatie. De prijscompensatie wordt jaarlijks op 1 januari verwerkt in de lonen. Dat is dus altijd achteraf. Zeker met de huidige prijsstijgingen hakt dat er nogal in. In april dit jaar lagen de prijzen 11,2% hoger dan in april vorig jaar.

Dat gat in je koopkracht is er nu en wordt pas achteraf in januari 2023 gecompenseerd. Wat weegt zwaarder: de (oncontroleerbare) verliezen van RST of de (reële) verliezen in jouw portemonnee? Strijd je als arbeider voor de arbeidersbelangen of voor de belangen van de aandeelhouders.

Welke kapitalist houdt rekening met de portemonnee van de arbeider? Niet concerns als Shell, Maersk en Cargill als ze de prijzen van benzine, transport en voedsel verhogen. Daaruit blijkt dat de belangen van kapitaal en arbeid tegengesteld zijn. Arbeiders die begrip tonen voor de problemen van een kapitalist, die schieten in hun eigen voet.

Vrijheid voor Palestina

Bij het uitdelen van De Volle Lading kreeg een uitdeler een paar keer te horen: 'Wat een mooie button heeft u op uw jas'. Op de button staat de Palestijnse vlag en de tekst: 'Free Palestine'. De collega's vinden het goed dat we ons niet alleen druk maken om de werkomstandigheden in de haven, maar ook om het leven en de vrijheid van andere werkers, van andere volkeren. De solidaire steun die de Oekraïners van gewone mensen krijgen na de Russische invasie is hartverwarmend. Die internationale solidariteit verdienen ook de Palestijnen. Hun land is sinds 1967 nu al 55 jaar bezet. De Israëliische bezetters maken het leven voor miljoenen Palestijnen tot een hel. Wie ook vindt dat deze onderdrukking moet veranderen kan er over in discussie gaan met zijn collega's. De Volle Lading zal daaraan zijn volle steun geven.

Eerder stoppen met werken, hoe dan?

Eerder stoppen met werken: wie wil dat niet? De oudere collega's voelen allemaal dat de jaren tellen: het werk gaat steeds zwaarder wegen, het lichaam slijt. In 1979 werd in de haven gestaakt voor 60 jaar pensioen, het resultaat was vervroegd uit-treden op 62 jaar tegen 90% van het loon.

In de afgelopen 40 jaar is het er niet beter op geworden. De pensioenleeftijd is verhoogd en de pensioenuitkeringen zijn steeds

lager geworden. De pensioenen van de havenarbeiders worden al bijna 15 jaar niet meer geïndexeerd, bovendien zijn de huidige havenarbeiders voor hun pensioen geheel afhankelijk van de beursindex op het moment van pensionering.

Rutte en consorten roepen dat dit niet anders kan vanwege de vergrijzing. Maar het kan makkelijk. De arbeidsproductiviteit stijgt elk jaar:

*Vervolg
op
blz. 6*

Vervolg - Eerder stoppen

we zouden allemaal korter kunnen werken als de arbeiders zelf over de vruchten van hun arbeid konden beschikken. Daarvoor is een andere maatschappij nodig.

Het ESMW-model zal voor de meesten geen uitkomst bieden

FNV Havens heeft het ESMW-model ontwikkeld: 'Eerder Stoppen Met Werken'. Bij elke CAO-onderhandeling wordt nu over invoering van dat model gesproken. In een reeks CAO's zijn er afspraken over gemaakt.

In grote lijnen komt het er op neer dat je twee jaar voor je AOW-datum mag stoppen, maar als je niet 35 jaar bij het bedrijf hebt gewerkt dan wordt dat korter.

De uitkering zou ruim € 3000 euro bruto per maand zijn, maar als de regering er niet aan meewerkt dat ook de pensioenpre-

mie die het bedrijf uitspaart in dit maandinkomen mag worden verwerkt, dan is het ruim 1000 euro per maand minder.

Of de regering mee gaat werken is al bijna een jaar onduidelijk. Hoe dan ook: havenarbeiders in de containersector kunnen vaak wel € 60.000 euro per jaar of meer verdienen, dus met 2000 of 3000 euro per maand zakt dat maandinkomen wel heel hard.

Het ESMW-model zal voor de meesten in de containersector geen uitkomst bieden.

Bij bedrijven waar onderhandeld moet worden moet het hele model maar eens kritisch tegen het licht worden gehouden en bij bedrijven waar het model is afgesproken is werk aan de winkel.

Vooruit naar de eis van 60 jaar pensioen lijkt de juiste weg – en vaste volwaardige banen voor jongeren!

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!



Alleen de werkers kunnen de oorlog stoppen

De oorlog in Oekraïne duurt voort. Nu beide partijen steeds duidelijker verklaren dat ze gaan strijden tot de overwinning, lijkt het vergieten van meer bloed onvermijdelijk. Slechts één kracht kan de oorlog stoppen: de kracht van de werkers. Het zijn de kapitalisten van Rusland en de kapitalisten van het Westen die hier een imperialistische oorlog zijn gestart. Een oorlog om invloedssferen - onrechtvaardig van beide kanten. De Oekraïense president Zelensky treedt op als de zetbaas van de VS en het Oekraïense leger vecht als een NAVO-leger: met NAVO-instructies en (steeds zwaarder) NAVO-materiaal.

De gewone Oekraïners en de gewone Russen hebben geen belang bij deze oorlog: arbeiders moeten niet op elkaar schieten, zij moeten samenwerken om hun heersende klassen (de oorlogsstokers) omver te werpen. Het zijn de werkers die de oorlog kunnen stoppen. Ook de havenarbeiders in Nederland kunnen een duit in zakje doen, door medewerking aan alle oorlogstransporten te weigeren. In de Griekse havens en op het vliegveld van Pisa in Italië zijn de voorbeelden gegeven.

- **Geen medewerking aan wapentransporten!**
- **Onmiddellijke wapenstilstand!**
- **Rusland weg uit Oekraïne,
NAVO weg van de Russische grenzen!**
- **Arbeiders schieten niet op elkaar!**

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

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'