



13-9-2023 - Uitgave Volle Lading Groep

Evergreen in Euromax

pag. 3

Klein APMT?



pag. 4



CO₂ dumpen

pag. 7

Havenarbeiders met een metaal-CAO

Er is een heel grote groep havenarbeiders die wel een CAO hebben, maar niet een haven-CAO. Het zijn de collega's die onder een metaal-CAO vallen, de meesten onder de Metal-elektro-CAO. Zij zijn reefermonteur, zij worden ingehuurd door de technische dienst van een havenbedrijf, ze repareren de containers enzovoort. Zonder deze collega's kan de haven niet draaien en door de automatisering worden deze collega's steeds belangrijker. Als deze havenarbeiders zich organiseren dan kunnen zij werkelijk een vuist maken.

Actief worden

Organiseren betekent lid worden van FNV Metaal & Techniek, dat is de

*Vervolg
op
blz. 2*

grootste bond die bij de metaal-CAO's is betrokken. Maar zomaar lid worden is niet genoeg. Lid worden en hopen dat een bondsbestuurder het allemaal voor je gaat regelen is een illusie – dat geldt voor elke bond. Je organiseren in de bond heeft vooral zin als je actief wordt en samen met andere actieve leden opkomt voor de belangen van de collega's.

Automatische prijscompensatie en een flinke looneis

En dat opkomen voor de belangen van de collega's is hard nodig. De Metalelektro-CAO loopt van 1 december 2022 tot 1 juni 2024. Op 1 december 2022 gingen de lonen 5,5% omhoog en op 1 januari 2024 gaan de lonen 3,5% omhoog. Door de inflatie is er een enorm gat in de koopkracht ontstaan. In de jaren '80 is de automatische prijscompensatie uit de metaal-CAO's geschrapt. In de haven-CAO's is die automatische prijscompensatie niet geschrapt, dus kregen de collega's onder de haven-CAO op 1 januari dit jaar een loonsverhoging van bijna 17%, terwijl de collega's onder een metaal-CAO op een houtje moesten bijten.

Voor de havenarbeiders onder een metaal-CAO is het zaak zich

sterk te maken voor invoering van automatische prijscompensatie in de CAO als die CAO wordt vernieuwd. Daarnaast is een flinke looneis nodig om het gat dat is ontstaan te dichten. Actie in de haven zou aan die eisen een enorme push geven.

Het is ook de vraag of alle havenbedrijven wel de metaal-CAO naleven. Moet een bedrijf als Star niet gewoon de metaal-CAO volgen? Dat zouden de leden eens met een bestuurder van FNV Metaal & Techniek kunnen bespreken. Dat is beter dan het 'personeelshandboek' dat nu de arbeidsvoorwaarden regelt.

De inlenersbeloning

De manier waarop de collega's onder een metaal-CAO bij een havenbedrijf worden tewerkgesteld is ook van belang. Word je ingehuurd om met collega's van het havenbedrijf hetzelfde werk te doen, dan heb je recht op hetzelfde loon als die collega's. Dat heet de 'inlenersbeloning'. Dat lijkt vooral van belang voor collega's die worden ingehuurd voor werk in de technische dienst en als reefermonteur.

Wil je meer weten, wil je in beweging komen, wil je ons informatie geven: neem contact op met de Volle Lading (contactgegevens op bladzijde 6).

Evergreen voor 20% in Euromax

De rederijen raken steeds meer versmolten met de haventerminals. Maersk heeft APMT, met vestigingen over de hele wereld. CMA CGM, Hyundai en One zitten in RWG. MSC gaat samen met ECT Delta Noord moderniseren. Cosco zit voor 35% in Euromax en nu blijkt dat Evergreen daar een aandeel van 20% in neemt.

Van de grote rederijen heeft alleen Hapag Lloyd geen aandeel in een Rotterdamse terminal.

Manipuleren van winst en belastingen

Met de versmelting tussen rederijen en terminals

worden de tarieven steeds meer een instrument om de verliezen en de winsten daar te laten vallen waar het politiek of financieel het handigst uitkomt. Het zegt steeds minder over de winstgevendheid van de termi-

nals zelf. Het stelt de monopoliebedrijven ook in staat om dáár belasting te betalen waar dat het voordeligst is.

Maersk ging bij de verkoop van gasbelangen in Algerije en Qatar aan Total Energies over de schreef en beide bedrijven moesten van de Deense rechter alsnog 187 miljoen euro betalen.

Onteigen de rijken

De kassen van de containerrederijen zijn goedgevuld, in 2021 en 2022 draaiden ze met hun hoge tarieven de hele wereldbevolking een poot uit. De terminalbedrijven en de

rederijen zijn monopoliebedrijven op wereldschaal.

Ze beconcurreren elkaar en ze werken samen, net hoe het uitkomt.

Voor wie wat verder kijkt, die ziet hoe in elke

Het werk van de collega's van Evergreen maakte Chang miljardair

In 2016 overleed Chang Yung-fa. Chang was de eigenaar van Evergreen en zijn bezit werd in 2016 geschat op 1,6 miljard dollar. Sindsdien houden zijn erfgenamen zich met de rederij bezig.

*Vervolg
op
blz. 4*

sector van de economie een handjevol monopoliebedrijven internationaal de baas zijn.

En zeker als het gaat om terminalbedrijven en rederijen is dat terug te leiden tot een handjevol rijken die parasiteren op de

arbeid van honderdduizenden mensen.

Een betere wereld kan pas ontstaan als die superrijken zijn onteigend en de productiemiddelen in gemeenschappelijk bezit zijn gebracht.

Klein APMT?

Een hele reeks leidinggevenden van APMT zijn inmiddels overgestapt naar RST. Ook de organisatiestructuur en de beoordelings- en functioneringsgesprekken beginnen steeds meer op die van APMT te lijken. Bij RST wordt wel eens gedacht dat APMT wellicht aast op overname van RST, maar dat hoeft natuurlijk niet. Wat heeft APMT daar bij te winnen?

Bij APMT wordt RST wel eens klein APMT genoemd. Als de leidingen steeds nauwer met elkaar verweven raken, doen de arbeiders er goed in ook meer met elkaar op te trekken!



Mini-versie van de CER

Op 4 september meldde het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) dat de Kramer Group en HbR een overeenkomst hebben gesloten waardoor ook Kramer Distripark Depot op de Container Exchange Route (CER, ook wel interne baan genoemd) wordt aangesloten. Eerder was een akkoord bereikt over aansluiting van de andere locaties van Kramer. Eind dit jaar zou de CER in gebruik komen voor het uitwisselen van containers tussen Kramer, ECT Delta en RWG.

100 miljoen om de bedrijven te plezieren - Afspraak met de bonden geschonden

HbR liet de CER bouwen voor eigen kosten: meer dan 100 miljoen euro. Het zou de uitwisseling van containers tussen terminals, distributiecentra en containerdepots moeten vergemakkelijken. In mei 2019 startte de bouw van de CER en eind 2021 was hij klaar.

In 2016 sloot HbR een akkoord met de bonden dat op de CER havenarbeiders onder een haven-CAO zouden komen te werken. In strijd met die afspraak werd de CER zo gebouwd dat het transport van containers met onbemande voertuigen zou

kunnen worden gedaan.

In 2022 maakte HbR bekend dat het technisch onhaalbaar was om met onbemande voertuigen te werken. De hele gang van zaken laat zien dat HbR de slippendrager is van de grote havenbedrijven en lak heeft aan de havenarbeiders en hun bonden.

Gunstige tarieven

De havenbedrijven hebben lang onderhandeld om gunstige tarieven voor het gebruik van de CER te bedingen. Pas drie bedrijven hebben nu een akkoord bereikt. Belangrijke bedrijven als APMT MVII en Euromax en ook de distributiecentra kijken de kat uit de boom. Eind 2023 gaat dus een mini-versie van de CER van start.

Chauffeurs onder een haven-CAO?

Kramer en ECT hebben in oktober 2022 aan FNV Havens laten weten dat zij er op zullen toezien dat de chauffeurs die via de CER containers halen en brengen zullen gaan werken onder een CAO afgesloten met FNV Havens. Met RWG is een dergelijke afspraak niet gemaakt. Hoogste tijd om aan de bel te trekken.

Uitgangspunten 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.

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

www.vollelading.nl

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

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

Steun De Volle Lading

Via deze QR-code
een bedrag overmaken als steun. Alvast bedankt!



NL54INGB0004428359 o.v.v. 'DVL'

CO₂ dumpen onder de Noordzee

De Raad van State heeft groen licht gegeven voor het opslaan van CO₂ onder de Noordzee.

Minister van economische zaken en klimaat Adriaansens zegt:

"Een mooie dag voor de Rotterdamse en Nederlandse industrie. We hebben alle routes nodig om de industrie te verduurzamen." Opvallend

is dat zij als eerste Rotterdam noemt - de grote industrieconcerns staan vooraan in de rij om gebruik te gaan maken van de jaarlijkse 2,5 megaton CO₂ die onder de Noordzee gedumpt moet gaan worden.

Natuur- en milieuorganisaties als 'Mobilisation for the Environment' (MOB)

hebben serieuze vragen gesteld of dit wel een goed idee is. De Raad van State wees het stikstof-argument af, omdat de hoeveelheid op de lange termijn verwaarloosbaar zou zijn. Het grootste bezwaar: CO₂-opslag is potentieel gevaarlijk en het stelt de energie-

concerns in staat om door te gaan met olie en gas oppompen, dat kwam niet aan de orde. De belangen van de grote monopolieconcerns staan voorop.



Er is door de regering twee miljard euro vrijgemaakt voor het mega-project dat CO₂ vanuit de Rotterdamse haven naar lege gasvelden in de Noordzee transporteert. Wie denkt dat de grote multinationals een substantieel bedrag bijdragen, komt bedrogen uit, want zij willen wel de lusten maar niet de lasten. Hun

dictatuur stelt hen in staat om rechten en regels in hun belang te laten werken en de maatschappij in te richten in het belang van hun winsteconomie. De aarde moet uit hun handen worden genomen, voordat zij verbrandt. Revolutionaire maatregelen zijn noodzakelijk!

Qterminals neemt een meerderheidsaandeel in Kramer



De familie Kramer heeft 90% van de aandelen in Kramer Group verkocht aan Qterminals. De resterende 10% blijft in handen van directeur Kramer. Qterminals is verbonden met de koninklijke familie van Qatar en heeft een belangrijke terminal in de Qatarse haven van Hamad, waar containers, roro en stukgoed worden behandeld.

Qterminals meldde in een persbericht de overname te zien als een belangrijke stap om een positie in Rotterdam te verwer-

ven.

Of de familie Kramer nu de scepter zwaait of de koninklijke familie van Qatar, of ze zich nu aardig voordoen of niet, voor een kapitalist draait het maar om één ding: rijk worden door de arbeid van anderen.

Voor het Kramer-personeel geldt dat ze alleen voor hun belangen kunnen opkomen door zich te organiseren. Cadeaus worden niet gegeven, niet door de familie Kramer en ook niet door Qterminals.

Internationale Havenwerkers Conferentie zondag 29 oktober in Hamburg

De Volle Lading werkt mee aan de internationale Havenwerkers Conferentie (IHC). Op de conferentie komen havenarbeiders en vrienden van havenarbeiders bij elkaar om ervaringen uit te wisselen en te werken aan de internationale solidariteit. Deze keer wordt de conferentie in Hamburg gehouden. Een vast onderdeel is altijd een bezoek aan de haven.

Op zaterdagavond 28 oktober bezoeken we een manifestatie die de opstand van de Hamburgse arbeiders uit 1923 herdenkt.

Ben je geïnteresseerd: neem contact op!