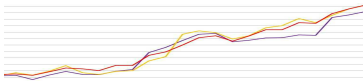


15-11-2023 - Uitgave Volle Lading Groep

Prijscompensatie gaten dichten!



pag. 3

Staking Hamburg



pag. 5

Boycot wapen- transporten



pag. 8

Loonsverlaging op 1 januari? Gaan we **niet accepteren!**

Bij een reeks havenbedrijven dreigt loonsverlaging op 1 januari aanstaande. Dat kan niet worden gepikt. Hoe zit dat en waarom is dat onacceptabel?

Bij alle haven-CAO's worden de lonen automatisch aangepast aan de daling of de stijging van de door het CBS berekende consumentenprijsindex afgeleid (CPI-afgeleid).

Meestal wordt gekeken naar de stijging of daling in oktober en met dat percentage worden de lonen in januari verhoogd of verlaagd. In de bulksector worden de lonen vaak per half jaar aangepast.

Bij Verbrugge wordt gekeken naar de CPI-afgeleid van december. Bij

*Vervolg
op
blz. 2*

Vervolg - loonsverlaging op 1 januari?

APMT MVII en Hutchison Ports Delta II is in de CAO vastgelegd dat een daling van de prijsindex niet tot daling van het loon zal leiden, maar met een toekomstige stijging zal worden verrekend.

Wat het CBS ook zegt: iedereen merkt aan zijn portemonnee dat de prijzen stijgen!

De gewone CPI was in oktober -0,4%, de CPI afgeleid was in oktober 2023 -2% (in november

wordt het definitieve cijfer bekend gemaakt). In een reeks CAO's zouden daarom de lonen per 1 januari met 2% worden verlaagd: dat is onacceptabel!

Het inflatiecijfer wordt op allerlei manieren gemanipuleerd. De daling van de CPI is het gevolg van een nieuwe rekenmethode. De prijsindex wordt omlaag gerekend, maar iedereen merkt aan zijn portemonnee dat de prijzen niet dalen, maar omhoog gaan.

Geen tussentijdse wijziging CAO Verbrugge! CNV-ers stemmen tegen teksten die niet definitief zijn

Bij Verbrugge in Vlissingen en Terneuzen is het voorstel om de CAO tussentijds te wijzigen door de CNV en FNV aan de leden voorgelegd. Voor iedereen zat er wel een klein voordeeltje aan de nieuwe CAO. Van de FNV-leden stemden er 66 voor en 54 tegen. Bij de CNV-leden liep het een beetje anders. Nadat het referendum was verstuurd kregen de leden een nieuwe mail waarin was te lezen:

"Nu hoor ik signalen dat mensen het met die teksten niet eens zijn en daarom tegen gaan stemmen. Dat is niet nodig want je stemt helemaal niet over die teksten want die zijn niet definitief. Mochten er rare dingen tussen staan laat het ons weten dan gaan we dat gewoon repareren. Dit is ook de afspraak met Verbrugge."

De CNV-bestuurder probeerde kennelijk de leden gerust te stellen, maar het tegenovergestelde werd bereikt. Er was twijfel, maar als er wordt gezegd dat je stemt over teksten die niet definitief zijn: waarover stem je dan? Resultaat van de twijfel en de rare mail: vijf voor, 27 tegen. Gevolg: de wijzigingen worden niet doorgevoerd.

de gaten in de prijscompensatie

Sluit de achterdeurtjes!

De automatische prijscompensatie in de haven-CAO's is een groot goed. In de jaren zeventig waren er stakingen voor nodig om het systeem in de haven overeind te houden. Maar de prijscompensatie kent ook zijn tekortkomingen. Aan die tekortkomingen is te zien dat in het kapitalisme de bedrijven altijd achterdeurtjes hebben om verworvenheden van de werkers te ondermijnen. Hoog tijd om die achterdeurtjes te sluiten!

Gemanipuleer met het mandje

De consumentenprijsindex (CPI) wordt vastgesteld aan de hand van een 'mandje' producten en diensten. Het CBS kan dit mandje altijd manipuleren. Voor lage inkomens geldt dat de prijzen voor wonen, energie, voeding en drinken – producten en diensten die relatief snel in prijs stijgen – te licht worden gewogen, zodat de inflatie voor lagere inkomens altijd hoger ligt dan de CPI die het CBS berekend. Eurostat, het bureau van statistiek van de EU, komt voor Nederland meestal uit op een hogere inflatie dan het CBS.

Gemanipuleer met energieprijzen op juni 2023

Om de regering en de bedrijven ten dienste te zijn heeft het CBS de methode om de energieprijzen in de CPI te verwerken per 1 juni 2023 veranderd: er wordt niet meer gekeken naar de prijzen in nieuwe contracten voor gas en elektriciteit, maar naar de prijzen die daadwerkelijk worden betaald. Dat leverde een theoretische daling van de energieprijzen op.

Door de hoge inflatie stonden bedrijven en de regering onder druk om de lonen en uitkeringen aan te passen. In vele sectoren werd gestaakt om de koopkracht op peil te hou-

Vervolg
op
blz. 4

Vervolg - prijscompensatie

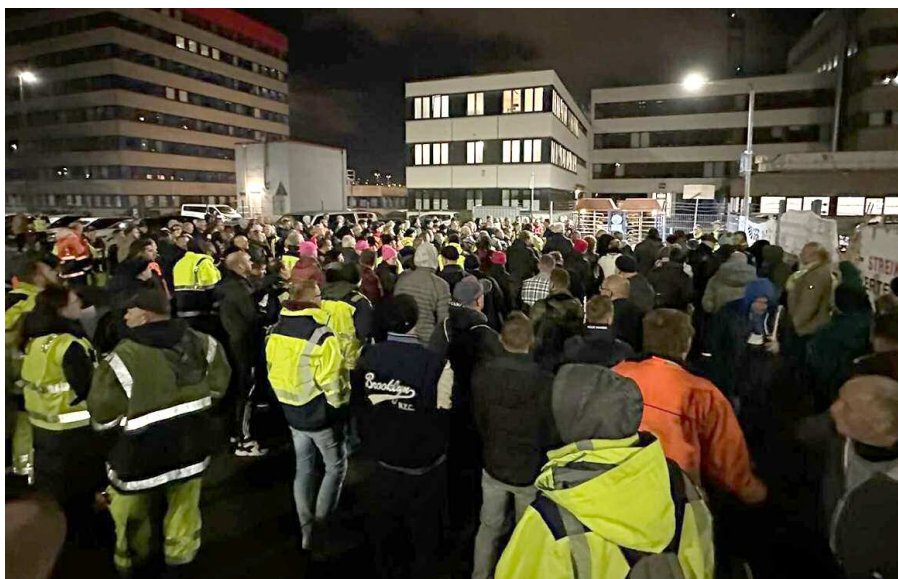
den. Om dat te temperen kwam het CBS met een nieuwe methode, volgens het principe: 'u vraagt en wij draaien'.

Stijging van BTW, accijnzen en andere belastingen tellen in de haven niet mee

De belangrijkste tekortkoming is dat in de haven-CAO's niet de gewone CPI wordt gehanteerd, maar de CPI-afgeleid. In dat cijfer is het effect van product-gebonden belastingen (met name BTW en accijnzen) en consumptie-gebonden belastingen (energiebelasting, motorrijtuigenbelasting en dergelijke) weggelaten. Het zijn juist deze belastingen die stelselmatig worden verhoogd. Het zijn deze belastingen die vooral drukken op werkende mensen en niet op de bedrijven.

Het lage tarief van de BTW steeg van 4% in 1969 naar 9% nu. Het hoge tarief steeg van 12% in 1969 naar 21% nu en al die tijd werd dat niet in de prijscompensatie verwerkt.

Tijd om de werkelijke prijsstijgingen te compenseren!



Verklaring van de **7^e Internationale Havenwerkers Conferentie**

Op 29 oktober werd in Hamburg de 7^e Internationale Havenwerkers Conferentie gehouden. Aan het slot werd de volgende verklaring aangenomen:

'De 7^e Internationale Havenarbeiders Conferentie bracht na een pauze van vijf jaar met succes havenarbeiders en vrienden uit Griekenland, Italië, Nederland en Duitsland samen. De grote deelname van collega's, vooral uit Duitsland, markeert ook de wens om de successen van Ver.di (Duitse havenvakbond, red.) als strijdorganisatie te consolideren.

We bevinden ons allemaal in hetzelfde proces van internationalisering van productie, handel en logistiek...

We worden uitgedaagd om de belangen van werknemers te behartigen, in de strijd tegen de gevolgen van privatisering, automatisering, vernietiging van het milieu, de dreiging van oorlog en de vernietiging van banen. Nieuwe vormen van coördinatie en een aantal eisen werden besproken, bijvoorbeeld de strijd om het stakingsrecht te verdedigen en uit te breiden. We hebben solidariteit getoond met de vluchtelingen en de strijd voor redding op zee - onze strijd heeft ook een maatschappelijk perspectief nodig!

Er is een groot verlangen om het niet bij het uitwisselen van ervaringen alleen te laten, maar om een sprong te maken naar verbindende internationale en nationale samenwerking. Daarom hebben we een uitgebreide internationale coördinatiegroep ingesteld'.

Zelfstandige staking in Hamburg

Op 6 november besloot de dagploeg van HHLA op de Burchardkai in Hamburg het werk neer te leggen. HHLA is het grootste containerbedrijf van de Hamburgse haven.

De avondploeg nam de staking over en ook dinsdag duurde de staking voort. Op woensdag werd de staking gestopt.

Wat is er aan de hand?

Al langere tijd hing in de lucht dat MSC een aandeel van 49,9% in HHLA zou nemen. HHLA was grotendeels in handen van de stad Hamburg. De havenarbeiders vertrouwen het niet. Er waren geheime onderhandelingen en ook het akkoord dat de overname

*Vervolg
op
blz. 7*

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'

bezegelde werd geheim gehouden. Met een demonstratie op 19 september lieten ze hun ongenoegen blijken, maar de Hamburgse senaat en MSC hadden daar lak aan. Op 6 november werd bekend dat de deal definitief was.

Enthousiasme versus intimidatie

De staking werd zelfstandig georganiseerd. Over alle zaken werd gezamenlijk vergaderd en besloten. Er werd ook een stakingskas georganiseerd. Een zelfstandige staking was in Hamburg lang niet meer vertoond. Het is een belangrijke ervaring, een stap vooruit die op enthousiasme en solidariteit van de werkers kan rekenen. De staking werd verbonden met eisen over het behoud van banen en de openbaarmaking van het geheime akkoord.

In Duitsland bestaat er maar een heel beperkt stakingsrecht. De strijd wordt dan ook verbonden met de eis van onbeperkt stakingsrecht. Dat is ook voor de werkende mensen in Nederland een belangrijke eis. Bij democratische rechten hoort onbeperkt stakingsrecht.

De rechtse media namen meteen stelling tegen de staking, de

bedrijfsleiding zorgde voor extra aanwezigheid van de politie en bedreigde elke havenarbeider met ontslag als het werk niet zou worden hervat.

Wanneer is onze haven 'onze haven'?

Toen HHLA volledig eigendom was van de stad Hamburg moesten de havenarbeiders ook in strijd komen voor hun werkgelegenheid en arbeidsvoorwaarden. Beslissend is niet wie de terminals bezit, beslissend is of de arbeiders voor hun belangen opkomen.

De stad Hamburg en HHLA doen precies wat in het belang is van de grote bedrijven. Met die bedrijven zijn ze versmolten.

Net zoals de stad Rotterdam en het HbR (Havenbedrijf Rotterdam) met de monopoliebedrijven zijn versmolten. De staat en het gemeente-apparaat zoals dat nu bestaat kan de belangen van de werkende mensen niet dienen, daar is het niet voor opgericht.

De haven kan pas onze haven worden als de monopoliebedrijven zijn onteigend en er een geheel andere staat is opgebouwd die de belangen van de arbeiders dient.

De Volle Lading stuurde een solidariteitsboodschap.

Palestijnse bonden roepen op tot boycot van militaire transporten naar Israël

Israël bombardeert Palestijnse huizen en burgers en sluit de hele Gazastrook af van eerste levensbehoeften zoals water, voedsel en stroom. De Palestijnse Confederatie van Vakbonden (PGFTU) riep midden oktober alle arbeiders en vakbondsleden op om het Israëlische militaire apparaat te boycotten. Steeds meer bonden en actiegroepen geven gehoor aan de oproep.

De VS

Op vrijdag 3 november dringen honderden demonstranten de haven van Oakland in de VS binnen en verhinderen enige tijd het uitlopen van een militair bevoorradingschip. Later wordt hetzelfde schip in Tacoma, in de staat Washington, geboycot. Het zou geladen zijn met wapens en militaire uitrusting voor Israël. De demonstranten eisen een staakt-het-vuren en willen niet dat Israël doorgaat met het bombarderen van de Gazastrook.

België

Vier Belgische vakbonden hebben hun leden opgeroepen om de afhandeling te weigeren van militair materiaal bestemd voor Israël. Het grondpersoneel van het Belgische vliegveld Zaven-

tem weigerde om militaire goederen te laden. Zij sluiten zich aan bij de wereldwijde oproep tot een onmiddellijke wapenstilstand met de woorden: *"Als vakbonden verklaren wij ons solidair met zij die actie voeren voor vrede."*

Italië, Polen, Spanje - enz.

Op 10 november neemt de Italiaanse logistieke vakbond SI.Co-bas deel aan een manifestatie om een poort van de haven van Genua te blokkeren, op de dag dat een schip van de Israëlische rederij ZIM aanlegt. ZIM is een van de 20 grootste containerrederijen ter wereld. Italië is de derde grootste wapenleverancier van Israël.

De Algemene Alliantie van vakbonden in Polen (OPZZ), de grootste Poolse vakbondsfederatie, steunt de oproep van de Palestijnse vakbond tot een wapenembargo en tot beëindiging van de steun aan en het goedpraten van de Israëlische aanvallen op het Palestijnse volk.

Havenarbeiders in Barcelona hebben besloten dat zij niet zullen werken op schepen die wapens vervoeren naar Israël. Vervoersbonden van Griekenland, Italië en Turkije hebben gezamenlijk opgeroepen: *"Stop de massaslachting in Palestina! Stop het vervoer van de dood!"*

Het zou een daad van internationale solidariteit zijn als de Nederlandse havenarbeiders en FNV Havens zich hierbij aansluiten.