

DE VOLLE LADING

**8% erbij
voor Venlose
collega's**

(pag. 3)

**Franse actie
voor pensioen
op 62 jaar**

(pag.5)

**CAO-onder-
handelingen
bij APMT**

(pag.7)



BlackRock en MSC nemen terminals over

Hutchison gaat alle terminals die zij buiten China bezit verkopen aan een consortium van BlackRock en MSC. De verkoop kan niet los worden gezien van de agressieve politiek die Trump namens de Amerikaanse monopoliebedrijven voert. BlackRock

is de grootste vermogensbeheerder ter wereld, met een portefeuille van meer dan 10.000 miljard dollar aan beleggingen (waaronder 280 miljard van het Nederlandse pensioenvermogen). In één klap krijgt het Amerikaans monopolieka- ➔

pitaal invloed op belangrijke terminals overal ter wereld. Die invloed wordt door het Chinese monopoliekapitaal verloren. Dat zo de twee havens aan weerszijden van het Panamakanaal onder VS-invloed komen is een felbegeerde 'bonus'. Hutchison vangt 23 miljard dollar en gaat met deze deal problemen met het Amerikaanse imperialisme uit de weg.

MSC de baas in Noord-West-Europa

Voor MSC is het een grote stap vooruit. In 2022 werd Maersk gepasseerd door MSC als grootste containerrederij ter wereld. Rederijen en terminals zijn steeds meer met elkaar vervlochten. MSC bezit in Antwerpen samen met PSA de grootste Europese containerterminal (41 kranen, 9 aanlegplaatsen). Daarboven op nam MSC vorig jaar een meerderheidsbelang in HHLA – het grootste containerbedrijf in Hamburg. Nu krijgt MSC met BlackRock de zeggenschap in het grootste containerbedrijf in Rotterdam. In Noord-West-Europa is MSC de baas. De monopolievorming bereikt een hoger niveau.

Als MSC in Noord-West-Europese havens de baas is, dan kunnen we daarmee ook het praatje van concurrentie tussen de havens in de vuilnisbak kieperen: dezelfde baas, dezelfde tegenstander. De contacten tussen de werkers op die terminals, de onderlinge solidariteit en de

gemeenschappelijke strijd zal ook naar een hoger niveau moeten.

Nieuwe eigenaar, maatschappelijk systeem hetzelfde

Nieuwe eigenaren, maakt dat wat uit voor de collega's van ECT en Delta II? Haveneconoom Bart Kuipers van de Erasmus Universiteit zegt: "*Als die twee gaan samenwerken, een financieel krachtige partij en een operationeel sterke partij, dan lijkt mij dat per saldo goed nieuws voor de Rotterdamse haven.*" Zo werkt het misschien voor de kapitalisten, maar zo werkt het niet voor de mensen die het werk doen. BlackRock en MSC zullen in de toekomst zeker mooie winst maken met ECT en Delta II – net als Hutchison in het verleden. En Havenbedrijf Rotterdam zal de nieuwe heren in de toekomst net zo trouw dienen als ze Hutchison in het verleden heeft gediend. In het kapitalisme verrijken de grote kapitalisten zich met hulp van de staat: daar verandert deze deal niets aan.

Arbeiders krijgen het niet beter of slechter omdat het eigendom van de productiemiddelen van de ene kapitalist naar de andere gaat. Ze krijgen het alleen beter als ze bereid zijn georganiseerd voor hun belangen op te komen. Ze krijgen het slechter als ze dat niet doen. Wezenlijk kan er pas wat veranderen als de productiemiddelen maatschappelijk eigendom zijn – in



Collega's in Venlo binden de strijd aan en krijgen er 8% bij

De collega's van de ECT-terminal in Venlo hebben kennelijk inspiratie gekregen van de acties van ECT-ers in Rotterdam. Op 17 februari liep het ultimatum af en legden zij het werk voor 24 uur neer, met de eis dat ook in hun CAO automatische prijscompensatie zou worden ingevoerd. De staking kreeg een vervolg in de vorm van langzaamaanacties. De directeur dreigde dat het bedrijf 'naar de kloten' zou gaan als de ac-

ties zouden voortduren. Ondanks die stoere woorden werd er snel een akkoord met FNV Havens gesloten. De automatische prijscompensatie werd niet binnengehaald, wel werd een loonsverhoging van 8% overeengekomen. Ook een mooi resultaat. Het belangrijkste resultaat is de opgedane strijdervaring – met strijdbaar vakbondswerk kunnen arbeiders voor hun belangen op-



Concept-garantie na drie en een halve week langzaam-aan-acties

In de Volle Lading van 11 februari schreven we over acties bij Hutchison Ports Delta II. In de CAO-onderhandelingen was afgesproken dat bij eventuele reorganisatie-ontslagen in de toekomst de colle-

ga's van Delta II een tamelijk grote ontslagvergoeding zouden krijgen. Ook was afgesproken dat zwart op wit duidelijk zou worden wie voor die regeling garant zou staan. —————>

Toen die garantstelling niet afkwam legde de avondploeg op 9 februari het werk neer. De nacht- en ochtendploeg bleven ook voor de poort staan. De middagploeg ging weer aan het werk... maar echt langzaam. De directie dreigde met salariskortingen, maar de acties gingen door. De directie riep dat MSC en Hapag Lloyd overwogen de terminal vaarwel te zeggen, maar ook dat dreigement werd getrotseerd.


Uiteindelijk werd op 6 maart duidelijk dat er een sluitende garantstelling was afgegeven. De directie verklaarde: *"Maersk heeft afgelopen week een overeenkomst gesloten met Delta II dat zij een vergoeding van 45 miljoen euro verstrekt in het onwaarschijnlijke geval dat een lange termijn oplossing voor Delta II in 2028 niet gerealiseerd wordt... De aandeelhouder heeft zich gecommitteerd aan een garantie voor alle ontslagvergoedingen die bovenop de 45 miljoen euro van Maersk komen voor het onwaarschijnlijke geval dat de onderneming wordt gesloten. De garantie geldt tot en met 30 juni 2029 en wordt door Star Classic Investment Ltd. gegeven."*

De bonden adviseerden het actiecomité de acties te beëindigen, het actiecomité nam dat advies over en de collega's van Delta II sloten zich daarbij aan. Vanaf 6 maart wordt er op Delta II weer gewoon gewerkt. Of drie en halve week langzaam-aan-actie succes heeft opgeleverd,

weten we pas als die concept-garantstelling definitief wordt. Nu moet de CAO uit-onderhandeld worden. Er was begin februari een overeenkomst, maar die is weer afgezegd toen er geen garantie kwam voor de overeengekomen ontslagregeling. Er is een geschil over de collegiale uitleen. Die is nu vrijwillig. Delta II wil dat bij onvoldoende vrijwilligers de uitleen wordt opgelegd, zoals dat bij ECT is.

Er is tevredenheid over het resultaat. Maar nu Delta II feitelijk in handen is van MSC, de grootste containerrederij ter wereld, blijft de toekomst onzeker. Wellicht verdwijnen er arbeidsplaatsen door automatisering. En een ontslagvergoeding is en blijft een ontslagvergoeding.

"Wie arbeidsplaatsen overeind wil houden moet vechten voor korter werken (zes-ploegendienst) en vroeger met pensioen."

Wie arbeidsplaatsen overeind wil houden moet vechten voor korter werken (zes-ploegendienst) en vroeger met pensioen. Dan profiteren de werkers van de automatisering en blijven banen behouden voor de jongeren. 




Havenarbeiders Frankrijk in actie voor pensioen op 62 jaar

De havenarbeiders in Le Havre en Marseille legden op 30 en 31 januari het werk neer. In februari volgden er twaalf werkonderbrekingen van vier uur. Havenarbeiders in Saint Nazaire, Montoir en Nantes en hebben zich bij die acties aangesloten. De acties zijn gericht tegen het besluit van de regering om de pensioenleeftijd te verhogen van 62 naar 64 jaar. Dat besluit is nu een jaar oud, maar de strijd daartegen gaat door. De acties in de havens leggen vanzelfsprekend een groot gewicht in de schaal.

In Nederland is de pensioengerechtigde leeftijd inmiddels 67 jaar en dat gaat verder stijgen. Met moeite en onder druk van acties heeft de re-

gering het nu makkelijker gemaakt voor bedrijven en instellingen om een financiële bijdrage te geven aan stoppen met werken, drie jaar voor ingang van het pensioen. Dat moet dan overal in CAO's weer geregeld (en dus bevochten) worden. In de haven heet dat Eerder Stoppen Met Werken (ESMW).

De Franse collega's geven een goed voorbeeld. De Nederlandse vakbondstop heeft de strijd tegen verhoging van de pensioenleeftijd voortdurend tegengewerkt. Wie niet bereid is te strijden verliest alles en is veroordeeld tot achterhoedegevechten. Als de bondstop het laat afweten, moeten de leden het strijdbare vakbondswerk zelf oppakken. 

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 vierwekelijkse 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.

mail: info@vollelading.nl

telefoon: 06-42492000

06-40393842

www.vollelading.nl

**Wie De Volle Lading
iedere vier weken
gratis per e-mail wil
ontvangen:
mail dit verzoek naar**

info@vollelading.nl

STEUN DE VOLLE LADING

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



NL54INGB0004428359 o.v.v. 'DVL'

Start CAO- onderhandelingen bij APMT

Bij APMT worden op 10 maart de ledenvergaderingen over de CAO-eisen gehouden. Op 25 maart starten de onderhandelingen. Op de terminal wordt over de eisen gesproken. Velen vinden het belangrijk dat het geautomatiseerd bedienen van de kranen op de terminal zelf blijft gebeuren. Zo kan de collectiviteit behouden blijven. In je eentje thuis is het moeilijk vechten tegen een groot bedrijf als APMT.

Wat ook leeft is de eis van een dertiende maand. Managers en kantoorpersoneel hebben een dertiende maand - de werkvloer wil dat ook. Ook is er veel onvrede over de managers in de TD die geen rekening houden met de regels voor werktijden. Er wordt gevraagd om 6.30 uur te beginnen en er wordt avonddienst gewerkt, zonder dat dit in de CAO is geregeld. De collega's willen daarvan af. Zij willen in de CAO een rooster invoeren met een dag- en een nachtploeg met duidelijke begin- en eindtijden.

Jongeren eisen

Het is goed als jongeren massaal naar de ledenvergaderingen komen. En het zou ook goed zijn als de ouderen zich de belangen van

de jongeren aantrekken. Vaste banen en gelijk loon voor gelijk werk zijn principes om voor te vechten. Ook zouden de havenarbeiders in opleiding na de opleiding en bij gebleken geschiktheid recht moeten hebben op een baan bij APMT. En als ze het werk beheersen: dan ook het loon dat erbij past. Jongeren die als goedkope wegwerpkrachten dienen: daar moet een eind aankomen.



Eenheid met collega's inhuur

Moet er ook niet eens nagedacht worden over de inhuur? De inhuurkrachten zijn prima collega's. Met Peinemann, Star en ILS zijn er meer mensen die niet onder de APMT-CAO vallen dan wel. Peinemann en Star hebben niet eens een Haven-CAO. Dit ondermijnt de eenheid en de vakbondsmacht. In de APMT-CAO kunnen afspraken gemaakt worden over de arbeidsvoorwaarden van de inhuur.



Actie tegen Israëlische oorlog

In Gaza is sprake van een wankele wapenstilstand. Israël zal de oorlog tegen de Palestijnen in Gaza weer hervatten. Nu al worden er geen hulpgoederen meer toegelaten en is de elektriciteit afgesloten. Op de Westoever worden Palestijnen uit hun huizen verjaagd, wegen en huizen worden vernield. 40.000 Palestijnen zijn uit drie vluchtelingenkampen gezet. Met politieke rugdekking van de Amerikaanse regering wil Israël de miljoenen Palestijnen uit de Gazastrook en de Westoever verjagen. Havenarbeiders overal ter wereld vragen zich af hoe ze daartegen in actie kunnen komen. Ze worden geconfronteerd met militaire transporten voor Israël en met de Israëlische rederij ZIM.


Ontslag in Zweden voor boycotoproep vakbond

In Zweden is in de havens SDU de grootste vakbond. Deze bond staat bekend om de goed georganiseerde vakbondsdemocratie. Maandenlang is er in alle afdelingen gediscussieerd over het standpunt tegenover Israël. Uiteindelijk is besloten waar mogelijk over te gaan tot boycot van Israëlische goederen. Het heeft ertoe geleid dat een roro-bedrijf de

vicevoorzitter van SDU heeft ontslagen. Dit roept protesten op uit binnen- en buitenland. Westerse kapitalisten steunen de Israëlische regering, winst weegt zwaarder dan mensenrechten, democratie, vrijheid en gelijkheid.

Blokkade hoofdkantoor Maersk

Veel groeperingen die wapentransporten naar Israël onderzoeken, wijzen op de betrokkenheid van Maersk bij wapentransporten naar Israël. Maerskschepen met wapens voor Israël zijn door Spanje en Marokko geweigerd. Eind februari werd een demonstratieve blokkade van het Maerskkantoor in Kopenhagen doorgevoerd. Daar werd onthuld dat Maersk het afgelopen jaar duizenden tonnen wapens naar Israël had vervoerd.

Het zou een stap vooruit zijn en een werkelijke bijdrage als havenarbeiders in Nederland ook actie tegen de Israëlische regering zouden ondernemen. Een actie op of tegen een schip van ZIM en Maersk zou een  mooi signaal zijn.

