



10-8-2022 - Uitgave Volle Lading Groep

Duitse havenwerkers **staken** om inflatie- monster te **stoppen**

De 12.000 Duitse havenarbeiders voeren actie voor een betere CAO, om het "inflatemonster te stoppen", zoals de vakbond op spandoeken liet weten. Daarom wordt prijscompensatie geëist, naast de loonsverhoging van € 1,20 per uur.

Er is in Duitsland één CAO voor alle 58 havenbedrijven in Hamburg, Bremen, Bremerhaven, Emden, Wilhelmshaven en Brake. Op zaterdag 16 juli beëindigden de havenwerkers hun derde staking - met 48 uur hun langste CAO-staking sinds 44 jaar. Vrijdag 15 juli kwamen er 5000 mensen naar een strijd-

bare demonstratie in Hamburg. Daar werden solidariteitsverklaringen voorgelezen van vakbondsgroepen van andere bedrijven - en ook die van De Volle Lading.

Waar de politie staat

De politie arresteerde een havenwerker, zogenaamd omdat hij een rotje gegooid zou hebben. Zijn collega's probeerden hem te bevrijden. Daarop drong de politie naar voren met peperspray en wapenstokken, maar de havenarbeiders lieten niet met zich solen. Onder het roepen

*Vervolg
op
blz. 2*

Vervolg - Duitse havenarbeiders staken

van "Wij zijn de haven!" drongen zij de politiemacht terug. Een havenwerker zei daarna: "Nu weten we wat de plek is van de staat en waar de politie staat, niet aan onze kant".

Het is lang geleden dat de politie ingezet werd tegen actievoerende arbeiders. Het toont dat de Duitse bestuurders zenuwachtig worden van de vakbondsstrijd, die levendig en offensief gevoerd wordt.

Bij de tweede staking, op 23 juni, kwamen rond 8000 havenwerkers uit de verschillende havens naar de demonstratie. Het staatsapparaat wil de lasten van de oorlog en de economische crisis afwentelen op de werkende mensen en weet dat het verzet daartegen groeit.

'Democratie', maar niet voor strijdende arbeiders

Na de 48-uursstaking legde de Hamburgse arbeidsrechtbank aan de Hamburgse collega's een stakingsverbod op tot 26 augustus. In mooie juridische bewoordingen heet dat 'vredesplicht'. Wetten en rechters geven de bedrijven een steuntje in de rug. Juist in de grootste haven mag geen actie gevoerd worden.

Zo democratisch is het land dat de nieuwste wapens levert aan

Oekraïne - om daar de 'democratie te redden'. Echte democratie en vrede kan alleen heersen in een maatschappij waarin de arbeiders de baas zijn.

Kaderleden van de bond **ver.di** zijn een petitie begonnen met de volgende tekst en eisen:

'Juist in tijden van hoge inflatie is het noodzakelijk dat vakbonden voor het behoud van de levensstandaard van de werkers kunnen staken.

Wij stellen ons daarom op tegen iedere beperking van het stakingsrecht door maatregelen van justitie of politie. Wij eisen:

- 1) Opheffing van de vredesplicht!
- 2) Geen gedwongen arbitrage! Laat de arbeiders zelf over hun staking beslissen!
- 3) Voor een onbeperkt stakingsrecht voor iedere arbeidersstrijd!
- 4) Geen politiemaatregelen tegen de staking!'

De strijd zal na de vakantie weer opgepakt worden. Wie zelf een solidariteitsverklaring wil sturen, of als shift, kan contact met De Volle Lading opnemen.

Juridische actie heeft 'Dockers Clause' — niet — tot leven kunnen wekken

Twee jaar geleden sloten ITF en Nautilus een internationale CAO af met de scheepvaartondernemers. Afsproken werd dat het sjourwerk op schepen niet door de bemanning, maar door havenarbeiders zou worden gedaan. De Dockers Clause wordt die afspraak genoemd. Afspraak is afspraak zou je denken. Contract is contract is immers de juridische hoeksteen van het kapitalisme.

Van die hoeksteen bleken de rederijen en crewing agencies (bedrijven die bemanningen leve-

ren) zich op de shortsea-schepen niets aan te trekken. En om die shortsea was het nu juist te doen. Op de deepsea wordt niet door de bemanning gesjord. Voor kapitalisten geldt dat het recht moet worden nageleefd zolang ze er voordeel bij hebben, als ze er nadeel bij hebben dan kijken ze gewoon de andere kant op.

Smoesjes van rechter in kort geding

ITF, Nautilus en FNV Havens leg-



Vervolg - 'Dockers Clause'

den zich daar niet bij neer. Maar in plaats van actie voeren – waarbij je de zaken als arbeider in eigen hand hebt – werd besloten de zaak aan een rechter voor te leggen.

In augustus 2020 werd uitspraak gedaan in een kort geding over de kwestie. Met allerlei goedkope smoesjes maakte de rechter zich er vanaf: het was niet duidelijk of de Dockers Clause in het belang van de bemanning was, de reders hadden niet goed begrepen wat het gevolg van de Dockers Clause zou zijn en de Dockers Clause was misschien wel in strijd met Europees mededingingsrecht. Je denkt iets afgesproken te hebben, maar een rechter kan er zo maar een streep door zetten.

Winst in de bodemprocedure... voor drie schepen

De bonden lieten het er niet bij zitten en voerden een bodemprocedure tegen Marlow (een

crewing agency) en Unifeeder (een rederij). In die bodemprocedure deed de rechtbank begin juli uitspraak. Voor elk schip moet de Dockers Clause via een 'special agreement' worden geregeld. Uiteindelijk waren er maar drie schepen met een niet verlopen special agreement. Ten aanzien van die schepen moet Marlow zich aan de Dockers Clause houden.

Tijd voor actie

Zaak gewonnen, maar in de praktijk worden alle andere schepen nog steeds door de bemanning gesjord. Natuurlijk is het goed om juridische actie te ondernemen. Het is beter dan niets doen. En als ons altijd verteld wordt dat er eerlijk recht wordt gesproken, dan kan het geen kwaad om dat te testen. Maar er is meer kans op succes als dat gecombineerd wordt met acties op de werkvloer en een rechtszaal vol vastbesloten sjorders. Nu blijkt dat er in de rechtszaal niets meer te winnen is, dus tijd voor actie.



RST valt de prijscompensatie aan

Op 1 januari liep de CAO 2020-2021 van RST af. Met gepaste traagheid werden op 3 augustus de onderhandelingen geopend en 'om de vaart er in de houden' is de volgende ronde voor 21 september gepland. Eén ding is geruststellend hetzelfde gebleven: er kan niets want er wordt verlies geleden. Aan de poort zei een collega: *"Ik werk hier nou al twintig jaar en ze maken al 20 jaar verlies"*.

Er zijn 15% minder containers – zegt de directie – omdat Russische lading is verdwenen en omdat Samskip een deel van de containers elders laat behandelen. Dus door de gewapende concurrentie in de vorm van een oorlog en door de gewone concurrentie in de vreedzame vorm. Door het gewone kapitalisme dus.

Discussie in de cantine

De directie wil alleen praten over een ESMW-regeling (Eerder Stoppen Met Werken) als daar verslechtingen tegenover staan. Dat is onacceptabel, alleen al omdat de ESMW-

regeling (waar nu over gepraat wordt) een zo grote inkomensdaling geeft, dat het een uitruil tegen verslechtingen niet waard is.

Ook wil de directie de automatische prijscompensatie (APC) niet volledig uitbetalen. De onderhandelingsdelegatie heeft gezegd dat dit 'een zwaar punt' is. De nieuwe bondsbestuurder zal op 7 september vanaf 13.00 uur in de kantine zijn om de reacties te peilen. Alle lof voor bondsbestuurders die dat doen. Het is aan de RST-ers om duidelijk te maken dat aan de APC niet te tornen valt en dat ESMW prachtig is, maar dan wel met een inkomen waar je van kan leven en zonder allerlei verworvenheden op de helling te zetten.

Die sobere CAO 20-21 was geen succes

In 2020 verkocht Steinweg RST aan een Amerikaanse investeerdersgroep. Een deel van de RST-ers wilde het nieuwe management een kans geven. Daarom kwam het toen niet tot

een initiële loonsverhoging en ook niet tot afspraken over eerder stoppen met werken – zaken die bij alle andere containerbedrijven wel werden binnengehaald. Die sobere CAO heeft niet tot toegevendheid bij de directie geleid. Het heeft de directie hongerig gemaakt naar nieuwe concessies aan de kant van de havenarbeiders. Geef een kapitalist nooit een vinger, want dan willen ze de hele hand.

Koopkracht van de werkers of winst voor de aandeelhouders

We weten niet of RST echt verlies maakt, met cijfers is makkelijk te sjoemelen. Het lijkt niet logisch dat Amerikaanse investeerders een bedrijf kopen

waar geen winst in zit. Moeten arbeiders die zogenaamde verliezen dan op hun schouders nemen? De energiebedrijven, grote voedselhandelaren en rederijen gebruiken de huidige situatie om de prijzen op te drijven en meer winst te maken. Niks aan te doen zegt Rutte, die extra winst gaan we niet afromen, dat is de normale gang van zaken in het kapitalisme. Nu is er toevallig ook een schaarste aan arbeiders in de haven. Dat is bij RST zelf te zien aan de vele collega's die hun heil bij een ander havenbedrijf zoeken. Niks aan te doen, dat is het normale kapitalisme. Arbeiders moeten naar hun eigen belangen kijken dat is in dit geval hun eigen koopkracht en niet de winst van het bedrijf.

Kraan op hol

Automatisering en veiligheid is niet altijd een gelukkig huwelijk. Eind juli sloeg bij ECT Delta een Automatic Stack Crane (ASC) op hol. Containers werden weggeveegd en het stack leek wel op een verzameling omgevallen dominostenen. Alles liep goed af, maar het had ook heel slecht kunnen aflopen. Eén van de containers bevatte triethylaluminium en dat is zeer brandbaar - het kan gebruikt worden om raketten te ontsteken, berichtte Dagblad 010. Om in de toekomst een ramp te voorkomen zou ook bij de ASC's een Crane Operator moeten meekijken. Dat is belangrijker dan het uitsparen van loonkosten.



APMT MVII

ontevreden over management en kantine

Bij APMT MVII is de jaarlijkse vragenlijst weer ingevuld. Al jaren wordt er met de klachten die naar voren komen niets gedaan. Kennelijk krijgt het management graag informatie, maar niet om de zaken te verbeteren voor de mensen die het werk doen.

Door alle shiften heen blijkt er onvrede over het management te zijn en ook dringen veel collega's er op aan om de kantine ook in de nacht open te houden. Wie denkt dat het management voor de belangen van de havenarbeiders zal optreden, die leeft in dromenland. Ze zitten er voor de aandeelhouders, die onvrede zal er dus volgend jaar ook weer zijn. Aan die kantine daar moet wel wat aan te doen zijn. Als APMT dat niet wil toegeven, dan kan dat worden afgedwongen.

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!



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'