



**Levering munitie aan Israël
verhinderd**

(pag.3)

**Staking in 32
Braziliaanse
havens**

(pag.5)

**Groot gat
tussen bonden
en Verbrugge**

(pag.7)



ECT-directie wil zieke collega's gaan beboeten

De ECT-directie wil de CAO-onderhandelingen aangrijpen om te besparen over de ruggen van arbeidsongeschikten. In een brief aan de vakbonden schrijft de directie dat:

"wij ook de zorgelijke ontwikkeling van het ziekteverzuim binnen ECT willen agenderen." Maar er komt niet een degelijk onderzoek naar de oorzaken van ziekteverzuim, →

er komt niet een plan om de oorzaken van ziekteverzuim aan te pakken – er komt alleen een plan om zieke collega's te beboeten.

Boete 1: Op 1 maart 2026 krijgen alle collega's een eenmalige uitkering van € 1500,- min € 300,- voor elke dag dat je het jaar ervoor ziek bent geweest en per 1 maart 2027 nog een keer.

Boete 2: Vanaf de vijfde ziekmelding in een kalenderjaar krijg je tij-

dens ziekte maar 70% van je loon.

Wie is er ziek?

Het zegt veel over de mentaliteit die binnen de directie van ECT heerst. Het is winst boven personeel, het kapitalisme haalt het slechtste in de directie boven. Het is vooral de directie die ziek is. Voor er onderhandeld kan worden moet dit eerst van tafel!



ECT: Niet mee-ademen met pieken en dalen, maar vaste banen

De ECT-directie spreekt over concurrentiegevaar en zegt: "*Hierbij is het van groot belang dat wij onze arbeidsorganisatie beter in staat stellen om mee te kunnen ademen met de ontwikkelingen in het volume en dus het werkaanbod.*"

De ECT-collega's met een jaarcontact hebben dit jaar gemerkt wat dat mee-ademen inhoudt: een klein dipje en de contracten worden niet verlengd en bij herstel staat de ECT-directie weer bij je op de stoep om te vragen of je alsjeblieft terug

wilt komen. Moest je eerst naar de bank om te vertellen dat je de hypotheek niet kon betalen, kom je een paar maanden later met het nieuws dat alles weer in orde is.

Het bestaan van havenarbeiders mag niet afhankelijk gemaakt worden van pieken en dalen in de volumes. Daar kunnen ook jongeren met een jaarcontract geen bestaan op bouwen.

Daarom: Elke havenbaan een vaste baan!



Havenarbeiders verhinderen levering van munitie aan Israël

Havenwerkers op de containerterminal van de Chinese rederij Cosco in Piraeus (Griekenland) hebben geweigerd om een container met munitie met bestemming Haifa in Israël op de 'Marla Bull' te laden. Het schip vertrok zonder de munitie die bedoeld is voor het vermoorden van Palestijnen en Libanezen.

De container werd de hele nacht bewaakt door havenarbeiders. Op de dag dat de container geladen moest worden riep de bond iedereen op naar de haven te komen en de

verscheeping van de munitie te verhinderen. Activisten, metaalarbeiders en scheepsbouwers kwamen ook naar de terminal. De middagploeg sloot zich resoluut aan bij de betoging, met leuzen als: 'Vrijheid voor Palestina! NAVO – Mensenkiller', 'Voor een broederlijk samenleven van de volkeren. Geen deelname van Griekenland aan de oorlog!' De overgrote meerderheid van het Griekse volk wil niet dat Griekenland meedoet aan de massamoord op het Palestijnse volk.



Hoe Aegon 2,5 miljard euro pensioengeld van havenarbeiders in haar zak steekt

Begin oktober deed de rechtbank Den Haag uitspraak in een zaak waarin een kleine 40 havenarbeiders eisten dat Aegon met terugwerkende kracht alsnog hun pensioenen zou indexeren. De rechtbank wees de eis af.

In 1998 nam Optas de taak over van PVH om de pensioenen in de haven te verzorgen. Van dat verzorgen had Optas een heel eigen opvatting, want in tegenstelling tot PVH heeft zij de pensioenen bijna nooit meer geïndexeerd. In 2007 nam Aegon Optas over. Eind 2018 was de reserve opgelopen tot 2,5 miljard. In april 2019 fuseerde Aegon met dochter Optas en zo kon Aegon die 2,5 miljard toevoegen aan haar vrije reserves. Daarmee was de roof van het pensioengeld van de havenarbeiders afgerond.

Rechtbank vindt dat ze Aegon niet aan haar verplichtingen en beloftes hoeft te houden

De eisers hebben gesteld dat er beloftes waren van Optas en wettelijke verplichtingen op grond waarvan Optas de pensioenen had moeten

indexeren. Optas was bijvoorbeeld vrijgesteld van het betalen van vennootschapsbelasting. In ruil voor die vrijstelling diende Optas het geld dat Optas vergaarde met de pensioenpremies ook daadwerkelijk aan pensioenen te besteden, maar dat heeft ze dus nooit gedaan. In de statuten van Optas was dat ook vastgelegd. In de pensioenkrant, die eind 1996 aan elke havenarbeider werd verstuurd, werd de garantie gegeven dat alle 'maatschappijresultaten' aan de verzekerden ten goede zouden komen. In de toelichting bij de reglementen C en D stond dat de pensioensystematiek in hoofdlijnen hetzelfde zou blijven. In de toelichting op de reglementen A en B stond dat de pensioenen door winstdeling geïndexeerd zouden worden: duidelijke toezeggingen. In de rechtszaak zijn veel meer argumenten naar voren gebracht waarom Aegon verplicht is te indexeren, maar dit zou toch voldoende moeten zijn.

Volgens Aegon staat in de reglementen dat er alleen wordt geïndexeerd als het U-rendement (het rendement op een 'mandje' →

staatsleningen) boven de 4% plus een half procent toeslag komt. De rechtbank volgt Aegon. Het U-rendement is alleen in 2000 en 2002 boven die 4,5% gekomen. Er is dus nauwelijks geïndexeerd en dat is in strijd met de beloftes die gedaan zijn en de verplichtingen die Optas op grond van de fiscale regels en de statuten had. Een kind kan dat zien.



De rechtbank had dus ofwel het reglement moeten vernietigen, ofwel moeten vaststellen dat Optas op grond van de beloftes en verplichtingen, naast het reglement, verplicht was te indexeren als de middelen dat toelieten.

Hoger beroep

In een maatschappij waar het kapitaal de baas is gaan rechtbanken meestal niet tegen de belangen van het kapitaal in. Dat is geen reden om niet naar de rechter te gaan. Als ministers, geleerden, de media en juristen zeggen dat we in een rechtsstaat leven dan moeten ze dat maar laten zien. Er wordt hoger beroep ingesteld.



Staking in 32 Braziliaanse havens

Op dinsdag 22 oktober organiseerde de vakbondsfederatie CONTTMAF in Brazilië een 12-uurs staking in de 32 grootste havens van het land. De havenarbeiders protesteerden tegen de voorgestelde wijziging van de Havenwet van 2013. Die wijziging is gericht op uitbesteding van diensten zoals havenbeveiliging, afschaffing van nachtdienstbonussen en havenrisico-bonussen en de volledige uitholling van bestaande rechten van havenarbeiders. De organiserende bonden vertegenwoor-

digen meer dan 50.000 werkers in de belangrijkste havens van Brazilië.

De regering wil 'modernisering' van het havenwerk - ook om buitenlands kapitaal aan te trekken. Op 21 oktober kocht MSC (de grootste rederij ter wereld) voor bijna 700 miljoen euro de Wilson Sons Group (de grootste terminaloperator van Brazilië) en CMA CGM kocht voor ruim een miljard euro een belang van 48% in Opportunity, dat de containerterminal Tecon Santos in de haven van Santos exploiteert.



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'

Groot gat tussen de bonden en Verbrugge

Bij Verbrugge Terminals wordt onderhandeld over de CAO die per 1 januari 2025 moet ingaan. De bonden eisen onder andere boven op de prijscompensatie een extra loonsverhoging op 1 januari 2025 en 1 januari 2026. Ze eisen dat de vakantietoeslag voortaan ook wordt opgebouwd over de overwerkbetalingen en de toeslagen. Verder moeten ouderen korter kunnen gaan werken voor ze met pensioen gaan en ook moet een RVU-regeling worden opgetuigd. Op 10 en 15 oktober werd er voor het eerst onderhandeld. De bonden verlaagden hun looneis tot 1,75% op 1 januari 2025 en 2,5% op 1 januari 2026 (in plaats van 2 en 3%). Kortere werken mocht later ingaan: op 61 in plaats van op 60 jaar. Verbrugge biedt 63 jaar en zegt dat er dan geen ruimte meer is voor loonsverhoging.

Een schot voor de boeg kan wonderen doen

Op 15 oktober gingen de partijen uit elkaar met de constatering dat er een groot gat gaapt tussen de eisen van de bonden en wat Verbrugge wil geven. Afsgesproken werd dat Verbrugge ging nadenken en rekenen. Op 13 november komen de partijen weer bij elkaar.

Rekenen houdt bij CAO-onderhan-

delingen niets in. Bedrijven kunnen alle kanten op rekenen, precies zoals het hun uitkomt. Bij CAO-onderhandelingen komt het aan op het ontplooiën van de vakbondsmacht door het voeren van actie. Aan het einde van de rit is de waarde die de arbeiders produceren herverdeeld: ofwel de arbeiders krijgen meer van die waarde, of de eigenaar krijgt meer van die waarde, afhankelijk van de krachtsverhoudingen. Een schot voor de boeg, voordat er op 13 november weer wordt onderhandeld, kan wonderen doen.

Man van 170 miljoen

Verbrugge Terminals heeft een bijzondere eigenaar: mijnheer Verbrugge zelf. Eind oktober bleek dat hij op nummer 399 staat van de Quote 500 met een vermogen van 170 miljoen euro. Dat is tien miljoen euro meer dan vorig jaar. De herverdeling bij de CAO-onderhandelingen bij de vele bedrijven die hij bezit pakte voor hem in 2023 dus heel gunstig uit. Dat geldt trouwens voor meeste rijken in die lijst: samen hebben ze een vermogen van 252,7 miljard euro: 5% meer dan in 2022. Rijken die rijker worden en armen die armer worden: het kapitalisme deugt niet.



ILS en Matrans

Bij de vernieuwing van de CAO

Afschaffing van lage BBL- en jeugdlonen: gelijk loon, voor gelijk werk!

Bij ILS en Matrans loopt de CAO eind dit jaar af. Tijd om na te denken over de eisen voor de nieuwe CAO. Over ouderen, pensioen en RVU wordt veel nagedacht. Dat is goed want de regelingen zijn nog steeds niet in orde. Er moet ook nagedacht worden over de positie van jongeren die een toekomst als havenarbeider willen opbouwen. Die strijd kan alleen met succes gevoerd worden als ouderen het opnemen voor jongeren en jongeren voor ouderen. Vakbondswerk gaat over strijd voor gezamenlijke belangen.

Bij ILS en Matrans krijgen jongeren eerst twee jaar lang een BBL-loon, dat is ongeveer het minimumjeugd-

loon. Als ze in dienst treden van ILS of Matrans, dan krijgen ze ook nog steeds niet het volle loon – ze vallen in speciale jongerenschalen: op 18 jaar 70% van de laagste loontrede, op 19 jaar 80%, op 20 jaar 90% en op je 21ste dan eindelijk 100%. Daarna duurt het zeven jaar voor je alle treden van de loonschaal hebt doorlopen.

De FNV vecht overal tegen jeugdlonen, zij wil dat de regering de jeugdschalen verbiedt en in de CAO's wil zij afschaffing van de jeugdschalen regelen. Het is dus de hoogste tijd omdat ook bij ILS en Matrans te doen.

Vaste banen

Bij ILS en Matrans duurt het gewoonlijk vijf jaar voor je in aanmerking komt voor een vaste baan: twee jaar BBL en drie jaarcontracten of een vijfjaarscontract. Vijf jaar onzekerheid, vijf jaar je mond houden en doen wat de baas zegt? Daar moet een einde aan komen!

Opleiding goed afgerond, dan een vaste baan!

Elke havenbaan een vaste baan! 

Eensgezinde strijd bij ILS

De ILS-ers hebben hun strijd voor verbetering van de reiskosten met succes afgerond.

Meer kilometers worden ver-

goed. Voor iedereen scheelt het gauw een paar tientjes, voor sommigen meer dan 100 euro per maand.

Eensgezinde actie maakt veel mogelijk. Met deze ervaring kunnen de onderhandelingen voor de nieuwe CAO offensief worden gevoerd.