

DE VOLLE LADING

**Het echte
vakbondswerk
bij ILS**
(pag. 2)

**Autonome
groene feeder
van Samskip**
(pag.4)

**Marokkaanse
boycot wapens
voor Israël**
(pag.8)



RSS: Een uitzendbureau om arbeidsvoor- waarden bij RST te drukken

De directie van RST heeft bedacht dat het een uitzendbureau wil oprichten. In haar communicatie richting personeel en bond doet de directie alsof dit plan voor het perso-

neel alleen maar voordelen brengt. In werkelijkheid is het bedoeld om de winsten op te krikken ten koste van het personeel. De directie zegt te vrezen dat ILS straks niet →

meer genoeg personeel heeft om in de behoefte te voorzien. Waarom zou ILS niet genoeg personeel kunnen aantrekken en RSS wel? En de directie zou dan het geld dat nu aan inhuur wordt betaald in haar zak kunnen houden, maar RSS-ers zullen toch ook niet gratis werken?

RST zou geld kunnen verdienen met het uitlenen van personeel. Maar vrijwillige en verplichte uitleen is geregeld in artikel 7.3 van de RST-CAO. En in de haven zit geen bedrijf te wachten op inhuurkrachten van RSS.

De werkelijke reden ligt iets dieper verborgen. RSS moet meer flexibele en goedkopere arbeidskrachten leveren. Meer flexibel en goedkoper dan de RST-ers en ILS-ers die nu het werk doen. RST-ers en ILS-ers zouden zo snel mogelijk door RSS-ers vervangen moeten worden. Het liefst met een oproepcontract, zodat ze ook rechteloos zijn. Een soort Transcore, maar dan

voor alle functies. Daarmee kunnen CAO-eisen van RST-ers ingetoemd worden. Dat is de droom van de RST-directie. Kapitalisten doen zich graag goed voor, maar er telt maar een ding: meer winst.

Eisen die een ultimatum waard zijn

FNV Havens hield op 25 november een ledenvergadering over de kwestie. Unaniem werd besloten de RST-directie op te roepen de plannen in te trekken. Als de directie toch doorgaat met de plannen, dan zal FNV Havens zich beraden op verdere stappen. Dat laatste had wat concreter gekund. Verder sprak de vergadering zich uit tegen het uitbesteden van werk (afgelopen jaar werden de reefermoneurs naar een ander bedrijf overgedaan) en voor het in vaste dienst nemen van jongeren met een jaarcontract. Het zijn eisen die een ultimatum waard zijn. 

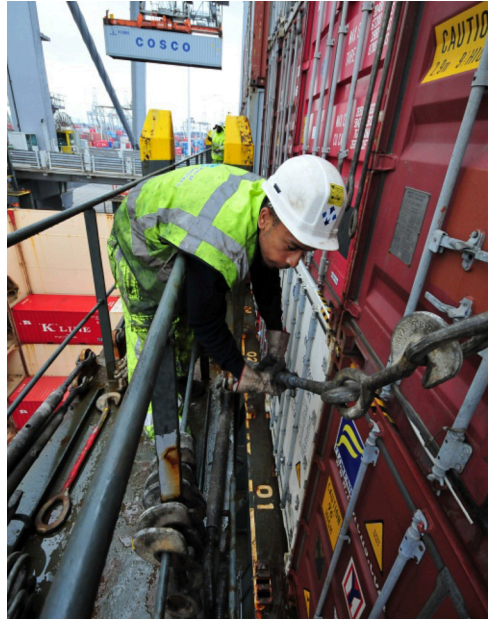
Het echte vakbondswerk bij ILS

Aan de poort van APMT kom je bij het uitdelen van de Volle Lading veel ILS-ers tegen. Meestal zijn ze wel bereid tot een praatje. Ze hebben succesvolle zelf-georganiseerde ac-

ties voor een betere reiskostenregeling achter de rug. Daar zijn ze trots op. Als we over de CAO spreken zeggen twee ILS-ers los van elkaar dat de eisen die ze op de leden- ➔

vergaderingen naar voren brengen vaak niet worden overgenomen. 'Het is voorgedrukt' zeggen ze.

Als de werkers onderling afspreken wat er bij de CAO gerealiseerd moet worden, wie zal ze dan tegenhouden? Samen de eisen vaststellen op ledenvergaderingen, samen actie voeren, samen beslissen wanneer de acties beëindigd kunnen worden. Democratisch: het echte vakbondswerk!



Jongerenlonen de haven uit!

Young & United – de jongerenvakbond van de FNV – overhandigde op 22 november aan de minister van Sociale Zaken een symbolische cheque van twee miljard euro. Dat is het bedrag dat jongeren van 18, 19 en 20 jaar mislopen doordat bedrijven en instellingen lagere jeugdlonen toepassen. De voorzitter van Young & United zei: "Het is nu vooral een cadeautje voor grote werkge-

vers zoals supermarkten waardoor zij twee miljard euro meer winst maken ten koste van jongeren. Het is hoog tijd dat we dit veranderen en jongeren geven waar ze recht op hebben." Dat is de spijker op zijn kop.


Bij Matrans, ILS, Matrans Rotterdam Terminal, DFDS, P&O, Stena en C.Ro worden nog steeds jongerenlonen betaald. Die bedrijven delen in die twee miljard extra winst. Young & United wijst er op dat de Nationale Ombudsman concludeerde dat je van een jongerenloon niet kan rondkomen. De hoogste tijd om jongerenlonen in de haven af te schaffen. Sluit je aan bij de bond en bespreek het op de ledenvergaderingen.



Verbrugge onderhandelt met de hand op de knip

Op 26 november werden de leden bij Verbrugge tussentijds geïnformeerd over de stand van zaken in de CAO-onderhandelingen. Zoals de bondsbestuurder vooraf had aangegeven is er water bij de wijn gedaan. Er komt een soort van ouderenregeling, kraanmachinisten die tijdelijk bij een Belgisch bedrijf werden ingehuurd zouden nu permanent worden, de prijscompensatie en de loonsverhoging is een vraagteken. Verbrugge heeft onderhandeld met


de hand op de knip. Op 4 december wordt er nog een keer gepraat. De verwachting is dat er daarna een referendum volgt.

Er is maar een manier om die hand van de knip te krijgen. Dat is niet een referendum, maar dat is actie. Werkende mensen krijgen niets cadeau – je moet altijd vechten om te behouden wat je hebt – laat staan voor verbeteringen. Zonder actie belanden de cadeautjes vanzelf bij de bedrijven. 

Autonome groene feeder van Samskip

Samskip en Ocean Infinity krijgen 15 miljoen subsidie van de Noorse regering om twee feeders van 500 TEU te laten bouwen, Die feeders worden aangedreven door waterstof en de schepen zouden volgend jaar wekelijks moeten varen tussen de Oslofjord in Noorwegen en

Rotterdam. Het schip wordt voorbereid op autonoom varen.

In een kapitalistische wereld waar de productiemiddelen privébezit zijn, betekent dit dat we maar moeten afwachten of dat schip op groene waterstof gaat varen. Dat het autonoom gaat varen betekent 

vernietiging van banen voor de werkers en meer winst voor de eigenaren. Die ontwikkeling is niet te stoppen, wel kan geëist worden dat de werkers profiteren van de technologische vooruitgang. Bijvoorbeeld door korter werken, eerder met pensioen, meer vakantie.

De geautomatiseerde groene terminal van Samskip in de Eemhaven

Samskip en Matrans worden beiden voor de helft eigenaar van MRT (Matrans Rotterdam Terminal). De hele terminal gaat op de schop, want het moet een geautomatiseerde containerterminal worden. Het Havenbedrijf Rotterdam - dienstverlener voor de grote logistieke bedrijven - zal ongetwijfeld met miljoenen over de brug komen.

In een kapitalistische wereld betekent dit dat we maar moeten afwachten of die terminal op groene stroom zal draaien. De automatisering betekent de vernietiging van tientallen banen en meer winst voor

Samskip en Matrans. Die ontwikkeling is niet te stoppen, wel kunnen de havenwerkers eisen dat ze omgeschoold worden voor het werk op die nieuwe terminal - en dat door korter werken en eerder met pensioen gaan arbeidsplaatsen worden behouden.

Wanneer de productiemiddelen in gemeenschappelijk bezit zijn

In een socialistische wereld - waarin de productiemiddelen maatschappelijk bezit zijn - is elke automatisering winst voor het collectief. Zwaar, saai en vuil werk kan geautomatiseerd worden. Volgens plan wordt geproduceerd wat nuttig is voor de gewone mensen. Door automatisering kan die productie toenemen. Omdat het nut voor de gewone mensen het uitgangspunt is, gaat dat zonder de milieuvernietiging die bij het kapitalisme hoort. Omdat de werkers de baas zijn bepalen zij de gang van zaken. Wie wil dat niet?  De maatschappij is er aan toe.

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'

Uitbuiting bij ECT

Op 14 en 26 november werd er opnieuw over de ECT CAO onderhandeld. ECT wil zieke collega's straffen door ze minder of geen bonus te geven. Bij het uitdelen van de Volle Lading waren de ECT-ers heel duidelijk: dat gaat niet gebeuren. De bonden waren aan de onderhandelingstafel ook duidelijk: we gaan op geen enkele manier dit soort afspraken maken. Daar zijn we dus van af.

De gesprekken over een extra loonsverhoging boven de prijscompensatie schieten niet op. De bonden schrijven in hun pamflet van 26 november: *"Wij hebben ECT klip en klaar verteld dat er een sterke relatie is tussen onze loonvraag boven de APC en de circa 100 miljoen dividenduitkering per jaar aan de aandeelhouder. En dit ondanks de hoge inflatie. Dividend wordt gemaakt dankzij jullie inzet. Iedere werknemer draagt bij aan de winst met \$ 60.000 – \$ 72.000 netto per jaar."*

Scherp en goed gezien. De directie doet altijd alsof ECT er zorgelijk voorstaat. Begin dit jaar werden de collega's met een jaarcontract weggestuurd omdat de situatie zo zorgelijk was. Dat werkeloosheid voor die jonge collega's een ramp is, wordt niet in de overwegingen meegenomen.

Afhankelijk van hoeveel je ver-

dient, werk je bij ECT tot juli/augustus/september voor je loon, daarna werk je voor het dividend van mensen die geen slag werk verrichten. Uitbuiting is niet iets wat alleen gebeurt in China of India, of in de schoonmaak of in de kassen. Nee het is de kurk waarop het kapitalisme overal drijft, ook in de haven.

Vaste banen voor nieuwe collega's is en blijft de logische eis!

Er staan gesprekken gepland voor 4 en 18 december.



Marokkaanse havenarbeiders boycotten Maersk Denver met wapens voor Israël

De Maersk Denver vervoert Amerikaanse militaire goederen voor Israël. Het schip werd op 7 november in de Spaanse haven Algeciras geweigerd. De Spaanse regering weigert militaire transporten voor Israël, omdat zij niet langer aan oorlogsmisdaden tegen de Palestijnen wil meewerken. Het schip week uit naar de haven van Tanger, in Marokko. De internationale BDS-beweging (een beweging die zich inzet voor het boycotten van, desinvesteren in en sanctioneren van Israël) riep de de Marokkaanse regering en de havenwerkers in Tanger op het schip te boycotten.

De Marokkaanse regering vond het beter de andere kant op te kijken – net zoals de Nederlandse regering bij de oorlogsmisdaden van Israël graag de andere kant opkijkt. Op 4 november was Marokko wel één van de 50 staten die een brief aan de secretaris-generaal van de VN ondertekende, met de vraag om onmiddellijke maatregelen te nemen om de levering van wapens, munitie en verwante uitrusting aan Israël – de bezettende mogendheid – een halt

toe te roepen. Nog geen week later mag in een Marokkaanse haven militair materieel geladen worden voor de bezettende en moordende mogendheid Israël. Onovertroffen schijnheiligheid.

Arbeiders treden naar voren

In Tanger ontstond een brede beweging om te komen tot een werkelijke boycot van de Maersk Denver. De havenarbeiders in Tanger sloten zich op 9 november daarbij aan en weigerden het schip te laden of te lossen. Regeringen schieten tekort. De arbeidersbeweging treedt op. In oktober weigerden Griekse havenwerkers in Pireaus een container met wapens voor Israël te laden. Het zou een prachtsignaal zijn als de Rotterdamse havenarbeiders zich daar op de een of andere manier bij aansluiten.

