



DE VOLLE LADING

14-5-2025 - Uitgave Volle Lading Groep

Pag. 3

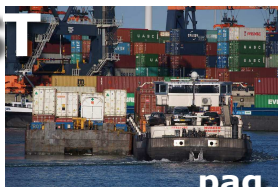
**Delta II
impanse
doorbreken**



**VS haven
vakbond
tegen
handels
oorlog**

pag. 5

RST



pag. 8

ILS

**Uitstel van CAO
brengt
7%**

**loonsverhoging
niet dichterbij**

De collega's van ILS eisen 7% loonsverhoging bovenop de automatische prijscompensatie. Dat is niet zo gek, als je kijkt naar het gat in de prijscompensatie en naar de zwaarte van het werk.

Het is vooral niet zo gek als je kijkt naar de actiebereidheid van de collega's van ILS. Een half jaar geleden voerden de ILS-ers met succes actie voor een betere reiskostenvergoeding. Omdat ze die actie helemaal zelfstandig hadden geor-



ganiseerd, is het geloof in eigen kracht groot. Vandaar die actiebereidheid. Daar komt bij dat er een krapte is aan personeel.

Argumenten van de directie zijn makkelijk te weerleggen

Zoals gebruikelijk is kijkt de directie daar heel anders tegen aan. De directie zegt dat er geen ruimte is voor een loonsverhoging van 7% en dat het ook niet nodig is, want de ILS-ers verdienen ongeveer hetzelfde als de collega's van APMT MVII. Verkeerde argumenten. Vervat bulkt van het geld, ruimte is er dus zeker. Wat meer geld voor de werkers en wat minder voor de aandeelhouder - daar hoeft niemand zich zorgen om te maken. Dat ILS-ers ongeveer hetzelfde verdienen als de collega's van APMT MVII is ook niet houdbaar. APMT-ers zijn niet met sistorstangen in de weer en ILS-ers doen niet aan remote control. Voor de functies die wel vergelijkbaar zijn: waarom mag een ILS-er niet meer verdienen dan een APMT-er?

Het gaat om de krachtsverhoudingen

Als het om de hoogte van de lonen gaat dan gaat het uiteindelijk helemaal niet om goede argumenten, dan gaat het om de

krachtsverhoudingen. In tijden van werkloosheid, zwakke organisatie en verdeeldheid kunnen kapitalisten de koopkracht van de lonen afbreken - en ze laten dan ook geen mogelijkheid onbenut. In tijden van gebrek aan arbeidskrachten, sterke organisatie en eenheid kunnen arbeiders door strijd hun koopkracht verbeteren.

Uitstel dient alleen de belangen van de directie

De ILS-ers kregen van FNV Havens de vraag of ze bereid waren de CAO-onderhandelingen uit te stellen tot juni. Reden voor dat uitstel was dat de directie dan kan zien hoe de lonen zich bij APMT MVII ontwikkelen. Daartegenover zou de automatische prijscompensatie voortaan ook betaald worden als er geen nieuwe CAO is en de nieuwe CAO zou eind juni 2025 rond moeten zijn. Hier wordt de directie een handje geholpen. De directie hoopt stilletjes dat in juni de strijdlust is afgenomen en als ze er in juni niet uitkomen dan zullen acties pas na de vakantie worden gevoerd. Misschien is de containerbusiness dan wel een stuk minder en zingen de ILS-ers dan vanzelf een toontje lager. Als ILS-ers hun strijdwil behouden en dit soort tactieken leren doorzien, dan is er niets verloren.



Delta II - tijd om de impasse te doorbreken

Op Delta II wordt de impasse groter. Begin dit jaar werd in de CAO-onderhandelingen geëist dat Hutchison een garantie zou tekenen voor een ruime ontslagvergoeding tot en met 30 juni 2029. De directie probeerde de zaak op de lange baan te schuiven, maar de collega's voelden nattigheid. Ze legden het werk neer en vervolgden die actie met langzaam-aan werken: ongeveer de helft van de gewone productie. Dreigbrieven van de directie werden getrotseerd. Smeekbeden ook. Tot na een week of vier OR en bondsbestuur dachten dat het allemaal wel in orde zou komen. Het personeel schortte de acties op. Directie en Hutchison haalden opgelucht adem.

Inmiddels zijn we weer een maand of twee verder en de zaak staat er nog steeds hetzelfde voor: geen getekende garantie, geen CAO. De OR heeft gezegd niet positief geadviseerd over verlenging van het leasecontract met drie jaar omdat niet kon worden afgesproken dat na die drie jaar de collega's van Delta II in dienst zouden zijn van het bedrijf dat het leasecontract gaat voortzetten. Een dienstverband met een lege BV is een slecht vooruitzicht. Dit punt wordt nu onderdeel van de CAO-onderhandelingen. De directie heeft gezegd het negatief

advies naast zich neer te leggen, de OR liet weten dat ze daartegen geen procedure zal aanspannen. De impasse duurt maar voort. Vanuit de collega's van Delta II klinkt steeds meer gemor. Als er met praten niets verandert, dan is het weer tijd voor actie. FNV Havens waarschuwt dat er een einde komt aan het geduld. Tijd om bij elkaar te komen en te besluiten dat de acties hervat moeten worden.

Veel collega's denken dat een hoge ontslagvergoeding hetzelfde is als een werkgelegenheidsgarantie. Dat is niet waar. MSC en Hutchison hebben afgesproken miljarden in een nieuwe geautomatiseerde terminal te steken. Met hetzelfde gemak reserveren ze een bedrag om het personeel - met haar strijdervaring - de laan uit te sturen. Mocht het zover komen, dan zal blijken dat ook die riant ontslagvergoedingen het verlies van een goedbetaalde baan niet kunnen compenseren. Bovendien is de afspraak over ontslagvergoedingen altijd tijdelijk. Wil je behoud van werkgelegenheid, wil je dat arbeiders ook profiteren van automatisering, dan is korter werken het juiste antwoord: zesploegendienst en op 60 jaar er uit met een goede regeeling!

CAO-onderhandelingen APMT MVII

De onderhandelingen voor de nieuwe CAO voor APMT MVII komen zoetjes aan in de beslissende fase. Dat wil niet zeggen dat de verschillen zijn overbrugd: het wordt alleen duidelijker wat er tegenover elkaar staat. De bonden eisen bij APMT voor een tweejarige CAO twee keer 5% bovenop de automatische prijscompensatie. Een collega vertelde ons: *"We zien de verrijking van managers en aandeelhouders en vinden dat wat met de handen wordt verdiend meer bij de handen terecht moet komen."* APMT biedt voor een driejarige CAO een eenmalige uitkering van 1725 euro voor dit jaar, 1,5% voor 2026 en 2% voor 2027. De verschillen zijn groot.

Jong voor oud, dan ook oud voor jong

De regeling om vervroegd uit te treden en de uitwerking van de nieuwe pensioenwet gaan in commissies besproken worden. Dat is niet de manier om een vuist te maken rond die kwesties. Jongerenreizen ontbreken. Dat is een gemiste kans. Jong moet opkomen voor oud - maar het kan geen éénrichtingsverkeer zijn. Oud moet ook opkomen voor jong. Gelijk werk moet gelijk beloond wor-

den: geen extra uitbuiting met stagelonen, vaste banen na de opleiding.

Automatisering

FNV Havens wil een automatiseringsprotocol. Het is niet zo duidelijk wat dat protocol moet inhouden. De Volle Lading stelt voor af te spreken dat de voordelen van automatisering vertaald worden in korter werken: zesploegendienst en op 60 jaar er uit met een goede regeling. Verder moet het materiaal vanaf de terminal bediend worden en moet beeldschermwerk regelmatig onderbroken worden door een pauze.

Inhuur: herstel de eenheid

APMT wil de inhuurregeling versoepelen. APMT breidt de inhuur stelselmatig uit. Meer operationele functies naar ILS, meer technisch werk naar Peinemann, reefercontrole naar Star. De een valt onder de APMT-CAO, de ander onder de sjor-CAO, de metaal-CAO of het arbeidsvoorwaardenboek van Star. Dat is verdel en heers.

Niet alleen dat: als het APMT-personeel straks alleen maar materiaal van afstand bedient worden ze ook makkelijk vervangbaar. Er moet naar wegen gezocht worden om de eenheid te herstellen, want alleen eenheid maakt macht.

Amerikaanse havenarbeiders vakbond tegen tarievenoorlog

In Nederland heeft de tarievenoorlog van Trump niet veel merkbaar effect. Voor de havenarbeiders aan de westkust van de VS zijn de effecten wel duidelijk. De hoge tarieven gaan ten koste van de werkers, de grote bedrijven profiteren. De ILWU, de Amerikaanse vakbond voor havenarbeiders aan de westkust, heeft zich duidelijk uitgesproken tegen de tarievenoorlog die Trump heeft ontke-
tend. Enige stukken uit die verklaring:

'ILWU verklaring tegen tarieven

De International Longshore and Warehouse Union (ILWU) veroordeelt ondubbelzinnig de tarieven die de regering-Trump heeft opgelegd. Tarieven zijn belastingen. Deze tarieven en ander roekeloos kortzichtig beleid beginnen Amerikaanse werkers te schaden, kritieke sectoren van de economie kapot te ma-

ken en de zakken van de ultrarijken te vullen ten koste van hardwerkende gezinnen.

Er wordt enorm banenverlies verwacht als gevolg van tarieven

De onlangs aan China opgelegde tarieven hebben feitelijk tot een handelsoorlog met de Verenigde Staten geleid.

Het gaat om het opleggen van een duizelingwekkend tarief van 145% op alle Chinese importproducten en China neemt wraak met een tarief van 125% tarief op alle Amerikaanse import.

Honderdduizenden banen zijn afhankelijk van, of verbonden met de mondiale handel.

Een beperkte handel tussen de twee grootste economieën ter wereld zou tot verwoestend baanverlies voor de werkers in de transportketen kunnen leiden.

Vorige week bijvoorbeeld heeft



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**

Steun De Volle Lading

Via deze QR-code
een bedrag overma-
ken als steun. Alvast
bedankt!



NL54INGB0004428359 o.v.v. 'DVL'

Ocean Network Express als reactie op de verhoogde tarieven de annulering van een van zijn vaarroutes aangekondigd. Indirecte effecten van deze tarieven, zoals stijgende brandstofkosten en hogere bouwkosten, hebben tot ontslagen geleid.

De arbeidersklasse doodrukken met hogere prijzen

De prijzen voor voedsel, gas en huishoudelijke goederen stijgen als gevolg van tarieven. Volgens sommige economische schattingen zullen gezinnen hierdoor gedwongen worden 1600 dollar per jaar meer te betalen aan basisgoederen en diensten... Deze tarieven zijn niets minder dan een economische oorlog tegen de werkende mensen.

'America First'-beleid alleen in naam

De realiteit is duidelijk: deze ta-

rieven stellen Amerika niet op de eerste plaats, maar de Amerikaanse werkende mensen op de laatste plaats.

Ze zullen banen vernietigen, de kosten verhogen en de economische instabiliteit aanwakken, die gevolgen zal hebben voor alle gemeenschappen van dit land.

De ILWU maakt zich sterk voor een eerlijk handelsbeleid dat Amerikaanse werkers beschermt en economische groei in stand houdt.

Wij weigeren beleid te accepteren dat banen vernietigt, de kosten opdrijft en de arbeidersklasse uitverkoop.

Wij doen een beroep op iedere werker, iedere vakbond en iedere persoon die gelooft in economische rechtvaardigheid om samen met ons deze Trump-tarieven te bevechten.'



Kop in 't zand steken helpt **niet bij RST**

De directie van RST presenteerde eind vorig jaar het plan om een eigen uitzendbureau op te richten.

De bedoeling was overduidelijk: ondermijning van de arbeidsvoorwaarden van de collega's van RST en ILS.

RST-ers besloten op een vakbondsvergadering daar niet mee akkoord te gaan.

Als de directie haar plannen zou doorzetten dan zou er passende actie ondernomen worden.

Inmiddels zijn we een half jaar en talloze overleggen verder.

Het bestuur van FNV Havens schrijft in een brief aan de leden dat het overleg over het uitzendbureau is beëindigd.

Ze denkt dat het de directie niet zal lukken een uitzendbureau op te richten.

Ook zegt ze geen CAO voor het uitzendbureau te gaan afsluiten, zoek daarvoor maar een andere vakbond.

Maar het oprichten van een uitzendbureau - met of zonder CAO - is dagelijkse kost in Nederland.

Voor de RST-directie is dat des te makkelijker als het bestuur van FNV Havens de kop in het zand steekt.

Er is maar een kracht die de loop van de ontwikkelingen kan veranderen: dat zijn de collega's op de werkvloer, RST-ers en ILS-ers.

Het zijn hun belangen die op het spel staan, zij kunnen het tij keren.

