

Uit eigen zak betaald - alle steun is welkom



16-2-2022 - Uitgave Volle Lading Groep

de Havenmonitor uitbuiting in beeld

Jaarlijks brengt de Erasmus Universiteit de 'Havenmonitor' uit. De cijfers van Havenmonitor 2021 leggen sociale verhoudingen bloot die meestal verborgen blijven.

De directe werkgelegenheid van de Nederlandse zeehavens in 2020 was 203.567 banen. Al deze werkers brachten een toegevoegde waarde van 27,2 miljard euro tot stand. Dat wil zeggen € 133.611,- per werker. Kijk je alleen naar Rotterdam, dan is

de toegevoegde waarde zelfs 165.931,- euro per werker.

Het is nog krommer

Eigenlijk is het nog krommer. Hierboven sprake we over werkers, maar niet elke werker produceert toegevoegde waarde. Er zijn tal van banen die gemist kunnen worden, die alleen bestaan vanwege de kapitalistische bedrijfsvoering: directeuren, HR-managers, toezichthouders die geen

*Vervolg
op
blz. 2*

nuttig werk verrichten maar slechts kijken en praten (straffen, beoordelen, klanten in de watten leggen, noem maar op). De waarde die een echte werker produceert is dus nog groter, want hij heeft ook die nietsnutten op zijn rug zitten.

Na een dag is het loon verdiend, de rest van de week werk je voor de kapitalisten

De toegevoegde waarde bestaat volgens de havenmonitor uit afschrijvingen, huur en pacht, belastingen, loon en winst. Stel dat die arbeider in de Rotterdamse haven gemiddeld het modale loon (€ 36.500,-) verdient, dan heeft hij na één werkdag de waarde van zijn loon verdiend en werkt hij de rest van de week voor de winst van de baas, voor de oude investeringen van de baas (afschrijvingen) en voor de huur en de pacht die andere kapitalisten opstrijken.

De werker betaalt de investeringen en de belastingen

De havenmonitor schiept een duidelijk beeld. De investeringen worden dus niet betaald uit de zakken van de kapitalist, maar uit de toegevoegde waarde die de arbeiders scheppen. De belasting die de kapitalist moet betalen komt ook uit die toege-

voegde waarde die de werkers tot stand hebben gebracht - en die belasting (hoofdzakelijk vennootschapsbelasting) wordt trouwens steeds minder.

Daar staat dan weer tegenover dat de belasting die de werker moet betalen steeds meer wordt: loonbelasting, BTW, accijnzen, gemeentelijke belastingen enzovoort. Van dat modale loontje blijft steeds minder over.

Een maatschappij zonder uitbuiters

Overzien we het slagveld, dan hebben de werkers na een kleine dag genoeg gewerkt om hun loon te produceren. Daarna werken zij voor de niet-werkers in het eigen bedrijf, voor belasting (die voor een groot deel weer aan de kapitalisten ten goede komt), voor de eigen kapitalist (winst en afschrijvingen) en voor andere kapitalisten (huur en pacht).

Wat is dat voor wereld?

Is het niet de hoogste tijd voor een maatschappij waar geen plaats meer is voor uitvreeters in de gedaante van kapitalisten? Als de vruchten van de werkers aan de werkers toekomen dan ziet de wereld er een stuk beter uit. Dat kan als de productiemiddelen in maatschappelijk bezit worden gebracht.

Rechtszaak tegen RST wie strijdt kan winnen als je niets onderneemt dan heb je al verloren

We schreven al eerder over de schandalige sancties die RST oplegt aan havenarbeiders onder het mom dat ze een veiligheidsregel zouden hebben overtreden.

Eind januari diende een kort geding van een kraanmachinist tegen zo een sanctie. Hij was met kraan en neergeklapte mast tegen de brug van een schip aangereden. In het werk maak je nu eenmaal beoordelingsfouten.

Voor de directie was het een reden om deze collega terug te zetten in functie en uit de vijf-ploegendienst te halen. Het kostte hem 750 euro netto per maand.

Naar de rechter

De collega zette op papier waarom hij het met deze sanctie niet eens was en sprak met de directeur, maar deze liet zich niet vermurwen. Hij bepaalde wel dat de straf niet langer dan een jaar zou duren. Daarop besloot de kraanmachinist de zaak voor de rechter te brengen.

Tijdens de rechtszaak kwam aan de orde dat het wel een paar keer per jaar gebeurt dat een kraan tegen een schip rijdt. Het is gewoon een onveilige situatie en het is wachten op de volgende aanrijding.

Op alle andere terminals zijn botsradars geïnstalleerd - behalve bij RST. Ook bleek dat RST zich niet aan de eigen regels had gehouden en dat de rechter de straf wel erg streng vond. Dat was allemaal in het voordeel van de kraanmachinist.

De rechter liet echter ook weten dat hij in een kort geding niet het oordeel van de Commissie van Onderzoek zou passeren. Die commissie, die bestaat uit vertegenwoordigers van de directie en vertegenwoordigers van de ondernemingsraad, had besloten dat het ongeluk was veroorzaakt doordat de kraanmachinist verwijtbaar een veiligheidsregel had overtreden. Dankjewel commissie.

*Vervolg
op
blz. 4*

Vervolg - rechtszaak tegen RST

Om dat oordeel te ontcrachten zou een meer uitgebreide bodemprocedure nodig zijn.

Het draaide uit op onderhandelen op de gang en uiteindelijk werd het compromis bereikt dat de sanctie met ingang van 1 februari zou eindigen. Op die manier was de kraanmachinist meteen van de ellende af: terug op de kraan en terug in zijn ploeg.

Liever de zaak op de werkvloer uitvechten

Dit zijn waardevolle ervaringen. Op de eerste plaats blijkt opnieuw: als je niets onderneemt dan heb je al verloren - als je je verzet, dan kan je wat bereiken. Bijzonder was dat tussen de 70 en de 80 collega's een bijdrage gaven om het kort geding te financieren. Vanwege corona was de zaal helaas vrijwel leeg, maar hier blijkt opnieuw: samen sta je sterker.

Op de tweede plaats is het toch jammer om de zaak in handen van een rechter te leggen. Deze rechter verklaarde eenvoudig dat hij in kort geding het oordeel van de Commissie van Toezicht zou overnemen. Dat standpunt had hij niet hoeven in te nemen. Uit de feiten bleek dat het oordeel onjuist was en dat de regels verkeerd

waren toegepast. Laat je het op een rechtszaak aankomen, dan zal je merken dat de directie een paar punten voorstaat omdat de rechter eerder met de directie meegaat en omdat in een kapitalistische maatschappij de regels in het voordeel van de kapitalisten zijn. Beter dan de zaak in handen van een rechter te leggen is het de zaak zelf in handen te nemen en uit te vechten op de werkvloer. Dan hebben de arbeiders de zaak in eigen hand. Bovendien: het is een collectieve kwestie (want iedereen kan het volgende slachtoffer zijn) en dat moet collectief worden opgelost.



met APMT als **reisleider** komen de collega's niet ver!

Op 21 en 27 januari spraken FNV Havens en CNV Vakmensen opnieuw met APMT MVII over de reorganisatie. Op 1 februari werd met een pamflet verslag gedaan. De reorganisatie wordt vergeleken met een reisplan "*op weg naar een grotere terminal die voldoet aan de verwachtingen van aandeelhouder*". Het management van de terminal is verantwoordelijk voor dat reisplan... en de taak van de bonden zou zijn om een Sociaal Plan af te sluiten: "*Dat kun je in deze vergelijking zien als de reisverzekering.*"

En wat moet deze verzekering dan bieden? Volgens de bondsbesturen moeten de collega's die niet herplaatst kunnen worden een schadeloosstelling krijgen, collega's die een ongewenste functieverandering krijgen moeten een vertrekregeling krijgen.

Strijdbaar vakbondswerk is toch echt wat anders

Dat is niet het strijdbare vakbondswerk waar De Volle Lading voor pleit. Om APMT MVII te geven wat ze wil – daarvoor heb je

geen vakbond nodig. Een vakbond is er om op te komen voor de belangen van de arbeiders. Een arbeider kan dat niet in zijn ééntje, arbeiders kunnen dat alleen door samen een vuist te maken, dus verenigen ze zich in een vakbond.

De directie tot reisleider benoemen is een valse start. De directie maakt plannen op basis van de belangen van de aandeelhouders en niet plannen op basis van de belangen van de arbeiders. De taak van de bond is een reisplan op te stellen op basis van de belangen van de arbeiders.

De taak van de bond inperken tot het opstellen van een sociaal plan heeft niets te maken met arbeiders die een vuist maken om voor hun belangen op te komen.

Als de arbeidersbeweging de afgelopen honderd jaar zo hadden geopereerd, dan was er nu een zesdaagse werkweek, een hongerloon, geen vaste banen en geen vakantie. Wie zo begint die eindigt vanzelf bij het accepteren van gedwongen ontslagen en

Vervolg
op
blz. 6

Vervolg - reisleader APMT

gedwongen functieveranderingen.

Dat is pleisters plakken, het verlies verzachten met wat geld. En dat terwijl APMT 750 miljoen uittrekt voor een nieuwe terminal en 50 miljoen voor een nieuw reefercentrum.

Laten we de belangen van de mensen die bij APMT MVII het werk doen voorop stellen:

- **Zesploegendienst zonder inleveren!**
- **Truckfacilitator vast inplannen!**
- **Bij elke kraan een dekman!**
- **APMT MVII arbeidsvoorwaarden voor inhuur!**
- **Meer vrije dagen voor ouderen, zonder inleveren!**
- **APMT MVII-arbeidsvoorwaarden en -collega's op het nieuwe reefercentrum!**

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!



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

Rotterdam meest vervuilende Europese haven

De Rotterdamse haven is de meest vervuilende van alle Europese zeehavens. De CO₂-uitstoot was 13,7 miljoen ton in 2019. De 30.000 zeeschepen stoten jaarlijks ongeveer vier keer zoveel CO₂ uit als een kolencentrale. De tweede grootste haven – Antwerpen – stootte 7,4 miljoen ton uit en Hamburg 4,7 miljoen ton. Amsterdam staat met 2,1 miljoen ton op de tiende plaats. Dit staat in een onderzoek van de Transport & Environment (T&E). Deze Europese milieuorganisatie stelt voor dat havens walstroom aanbieden, zodat de aange-meerde schepen hun aggregaten uit kunnen zetten en stroom van het elektriciteitsnet aan de wal kunnen betrekken.

Ergere vervuilers op de kades

T&E heeft wel de vervuiling door schepen berekend, maar niet de vervuiling in het havengebied zelf aan de kaak gesteld. De kolen- en gascentrales, de chemische en andere industrie en de olieraffinaderijen produceerden in 2018 tezamen 26,3 miljoen ton CO₂ - bijna dubbel zoveel als de schepen in de haven. De gemeente Rotterdam wil de CO₂-uitstoot in 2030 halveren ten opzichte van 1990, maar de plannen die zijn opgesteld zijn daarvoor onvoldoende en we moeten

ook nog maar eens zien wat er van die papieren plannen terecht komt.

De bedrijven in de haven, GhR en Shell voorop, zeggen dat ze naar een waterstof-economie willen met een waterstoftransportleiding door de hele haven en meerdere windparken op zee. Voorlopige gaat het om vuile waterstof gemaakt uit het aardgas van Shell en bovendien willen zij de kosten van 1,5 tot twee miljard euro voor deze infrastructuur niet zelf betalen, maar afschuiven naar het rijk - lees: de belastingbetalers.

Ergere vervuilers op zee

Een tweede tekort van het T&E onderzoek is dat het niets zegt over de veel grotere CO₂-uitstoot van de schepen op zee. Zeeschepen zijn supervervuilers. Naar schatting stoot de internationale scheepvaart ruim 2,5 procent van alle broeikasgassen wereldwijd uit. Containerschepen het meest, omdat ze het snelste varen. Toch is de zeevaart buiten het Klimaatakkoord van Parijs gehouden. Het gaat niet alleen om CO₂, maar ook om fijnstof, stikstofdioxide en dergelijke. Veel scheepsmotoren gebruiken de smerigste smurrie die na de raffinage van de ruwe olie overblijft. Deze stookolie is de goedkoopste en dus de beste voor de winst. En maximale winst is het doel van de bedrijven, maar leidt ook tot maximale vervuiling. Het kapitalisme is niet goed voor mens en milieu.

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'