

Gevecht tegen bedrijfsCAO

Vroeger was er één sektor Haven

De Vervoersbond FNV heeft een roerige periode achter de rug. Het leek te gaan, zeker voor de buitenwacht, om het intern functioneren van bezoldigden en kaderleden.

Dat het om wat anders en in ieder geval meer ging, begint zich af te tekenen. Zowel in de CAO-onderhandelingen als in de akties tegen de WAO/Ziektewet-plannen van het kabinet wordt door de bond duidelijk de konfrontatie gezocht.

Dat deze lijn nog niet door iedereen begrepen wordt, zal hopelijk blijken uit dit artikel. Daarbij zal ik me beperken tot een aantal gebeurtenissen in vooral de roterdamsche haven die afgelopen zomer de gemoederen wekenlang hebben bezig gehouden.

Aparte CAO's

Eerst even een jaar of twintig terug in de tijd. Er was toen nog sprake van één sektor Haven. Iedereen die werk in de haven verrichtte, was havenwerker. De stukgoedwerker was daarbij numeriek in de meerderheid. Stukgoed stond en staat voor het klassieke havenwerk; het handmatig verwerken van dozen, kisten, vaten en dergelijke. Duidelijk was ook toen al dat veel van het oude stukgoed zou verdwijnen. In eerste instantie in containers en voor hét restant zou gekonkurreerd moeten worden met andere havens in binnen- en buitenland.

Binnen die ene sektor Haven zijn in de loop van de tijd allerlei deel-sektoren 'apart' gegaan. Bijvoorbeeld de machinale overslag van bulkgoederen (onder andere erts, kolen, granen) en de containers. In deze 'sterke' sectoren werden aparte CAO's afgesloten, al of niet onder druk van de leden, maar in ieder geval met steun van de ondernemers. De laatsten hadden er alle belang bij om havenwerkers te verdelen. Bovendien was het een uitstekend middel om de traditioneel strijd bare stukgoedwerkers te isoleren. Ook binnen de stukgoedsektor vonden verschillende reorganisaties plaats. Het resultaat daarvan was dat ook hier aparte CAO's ontstonden, met name in de containersektor.

Het gaat wellicht te ver deze ontwikkeling aan de ('oude') Vervoersbond te wijten, maar veel weerwerk is er niet geweest.

ECT, een 'plaatje'

De veranderingen in de haven gingen gepaard met verschillende fusies. De laatste waarbij de Vervoersbond betrokken was, 1989, leidde in Rotterdam tot Europe Combined Terminals (Quick

Dispatch, Müller Thomsen en Europe Container Terminus). De drie fusierende bedrijven brachten elk een eigen geschiedenis en kuituur mee. Tot op vandaag wordt nog steeds gesproken van 'ECT-oud' en 'ECT-nieuw'; met het laatste worden dan de havenwerkers van de vroegere Quick Dispatch en Müller Thomsen bedoeld.

Kosten noch moeite zijn gespaard om de fusie tot een sukses te maken. Aan de mensen werd het idee gegeven dat zij de havenwerkers van de toekomst waren. Toenmalig bondsbestuurder Rosenmöller, gepokt en gemazeld in het overleg- en meedenkbeleid, was de grootste animator. Gesuggereerd werd dat onder druk van de ECT-direktie gekozen moest worden voor één CAO voor de stukgoed- en containeractiviteiten. Voor alle duidelijkheid, het gaat hier om een eigen ECT-CAO. Wel werd de intentie uitgesproken om op termijn tot een Non-Bulk-CAO te komen. Dat wil zeggen voor alle bedrijven zonder bulkgoederen, dus met stukgoed en containers. De direktie zei daar niet principieel tegen te zijn en in de CAO werd dan ook daarover een protocol opgenomen. Maar inmiddels was er wel een nieuwe bedrijfsCAO afgesloten. Volgens de ondernemers was dat vanwege het 'maatwerk' nodig. Kortom, de stukgoed- en containerbedrijven waren daarmee verder uit elkaar gespeeld. Eerder al hadden Unitcentre en Bell Line een bedrijfsCAO.

Nu of nooit

Na de bestuurskrisis binnen de Vervoersbond in 1989 worden bestuurders uitgerangeerd, komen nieuwe binnen en ondergaat het bondsbestuur een verandering. Er ontstaat een sfeer van nu of nooit. Het nieuwe bestuur moet zich waarmaken en kaderleden krijgen wat meer ruimte.

De Non-Bulk-CAO komt eindelijk hoog op de agenda te staan. Ingezien wordt dat de saamhorigheid en onderlinge verbondenheid van havenwerkers de basis vormen om de strijd tegen het verdeel-en-heers van de ondernemers aan te gaan. Om te overleven, moet het niet meer mogelijk zijn dat havenbedrijven met elkaar concurreren via de arbeidsvoorwaarden. Een 'knip-en-plak-ploeg' is dan al een tijdje bezig de verschillende CAO's in elkaar te schuiven. De Vervoersbond zet hoog in: een Non-Bulk-CAO voor Rotterdam, Amsterdam en Zeeland. Bij het eerste overleg over een raam-CAO voor de haven (voor Bulk en Non-Bulk) blijken de ondernemers niet bereid een aantal zaken centraal te regelen en de Vervoersbond vertrekt. De zeeuwse ondernemers waren overigens gewoon niet gekomen. Hun amsterdamsche broeders waren er wel, hoewel hun

roterdamsche vrienden liever hadden gezien dat ze waren weggebleven. De amsterdammers wilden waarschijnlijk zo akties in hun bedrijven voorkomen. De Vervoersbond CNV heeft dan al lang afgehaakt, zit in de bijwagen en trapt voortdurend op de rem.

De roterdamsche havenwerkers staan vanaf dat moment alleen, maar voelen zich sterk genoeg om via een ultimatum de ondernemers de wacht aan te zeggen. De landelijke Non-Bulk-CAO is dan misschien wel uit het zicht verdwenen, maar dan moet er in Rotterdam maar een begin gemaakt worden door de stukgoed en containers in één CAO onder te brengen.

ECT haakt af

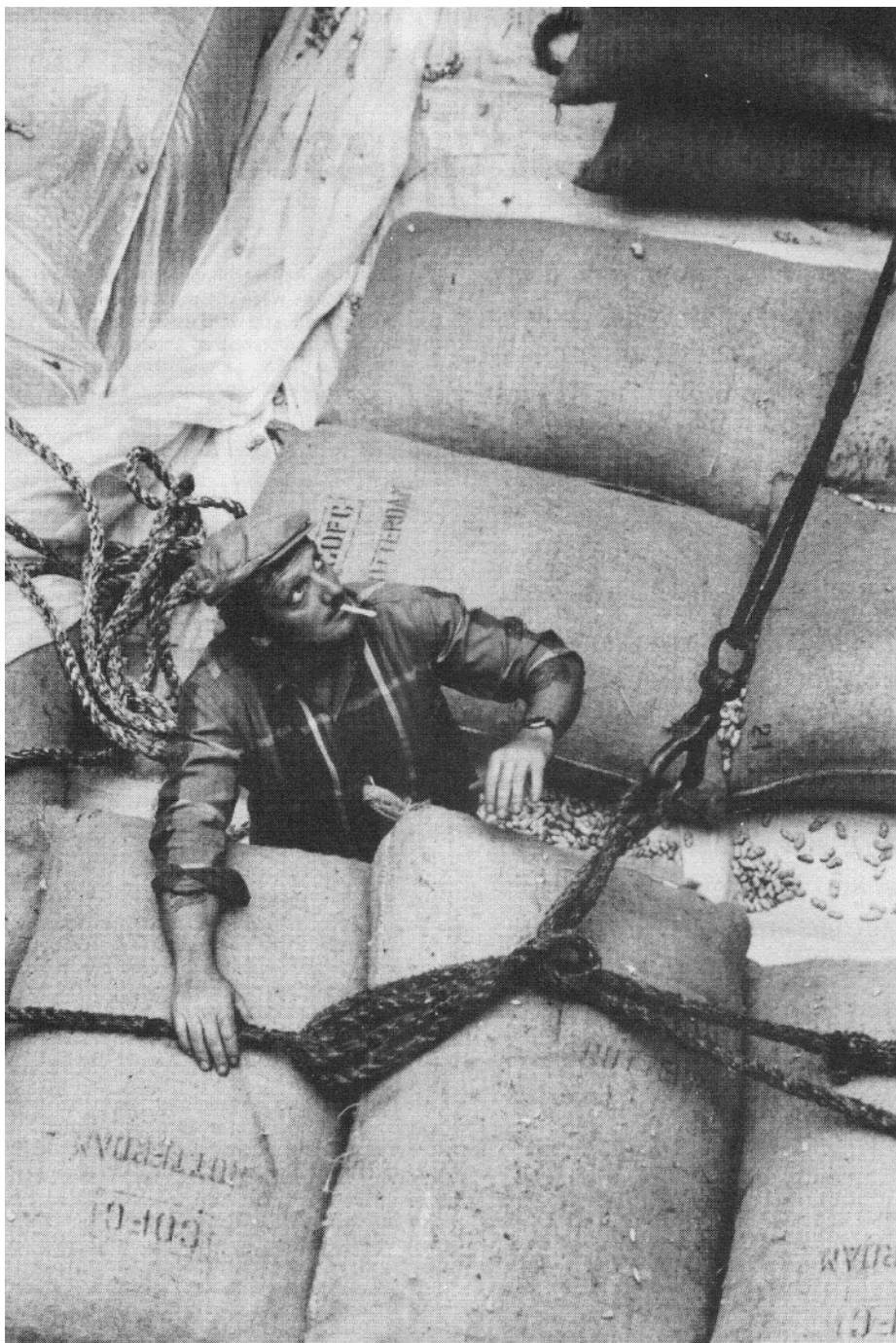
Het ultimatum van de bond wordt aanvankelijk gevolgd door een enthousiast begin van een staking die door stukgoed- en containerwerkers eensgezind wordt aangegaan. Al spoedig blijkt echter dat bij ECT - 's werelds grootste en meest kapitaalintensieve bedrijf in deze sektor - de meningen onder de arbeiders verdeeld zijn over het nut van een landelijke Non-Bulk-CAO. Ze haken af en besluiten niet verder te staken. Om te achterhalen wat hiervan de redenen kunnen zijn, heb ik gesproken met *Leo Inkelaar*, kaderlid van de Vervoersbond FNV en lid van de ondernemingsraad bij ECT. De bond heeft dan wel de eerste slag voor een landelijke Non-Bulk-CAO verloren, maar om het verwijt alleen bij de ECT-ers neer te leggen - het beeld dat de pers gaf - dat leek me wat te simpel.

Tweedeling bij ECT

Leo is van mening dat de direktie vanaf het begin van de fusie geprobeerd heeft die ene Non-Bulk-CAO te torpederen. Ook al had ze zich formeel uitgesproken op termijn zo'n CAO na te streven. Papier is immers geduldig.

De direktie deed er alles aan de ECT-ers het gevoel te geven dat zij de toekomst in handen hadden. Iedere ECT-er kreeg bijvoorbeeld op een gegeven moment een ECT-horloge om, zoals de direktie het zei, "de klokken gelijk te zetten". In eerste instantie wilde de direktie voor de mensen die afkomstig waren van Quick Dispatch en Müller Thomsen (oud-ECT) de CAO gewoon door laten lopen. Deze was veel slechter.

Onder druk van de leden werd uiteindelijk tot een ECT-CAO besloten. Toch leidde dat niet tot een eenheid in de kadergroep, omdat 'ECT-oud' op onderdelen nog steeds viel onder de oude stukgoed-CAO, het zogenaamde bruine boekje. Volgens Leo is er "vanaf dat moment een tweedeling in de kadergroep ontstaan, niet vreemd als je



bedenkt dat een CAO nooit kan verhullen dat er twee kulturen binnen de ECT bestaan. Een deel hield zich bezig met interne ECT-zaken, zoals nieuwe functie-lijsten, harmonisering loonverschillen en dergelijke.

Het andere deel was druk aan de gang met bondsbeleid, met name de harmonisatie van de verschillende CAO's. Deze tweedeling verscherpt zich tot het kamp van het 'moderne containergebeuren' en dat van het 'oude stukgoed'. De directie gooit olie op het vuur door mee te delen dat de mensen van het oude stukgoed een rem zijn op de ontwikkeling van de moderne ECT."

Geen aktiebereidheid

Uitgerekend in die fase valt via de sektorraad van de Vervoersbond (vertegenwoordigers uit alle havensektoren) het besluit alle prioriteit te geven aan de Non-Bulk-CAO. Binnen die sektorraad is een groep ECT-kaderleden het daarmee niet eens. Er zou bij de ECT voor zo'n CAO geen aktiebereidheid bestaan. Het is juist deze groep die zich voorheen met bestuurder Rosenmüller hard had gemaakt voor een eigen CAO. Voor de Non-Bulk-CAO voelde deze groep leden dan ook niets. Met als gevolg dat aan het noodzakelijke voorwerk om van binnenuit tot een eventue-

le staking te komen, weinig werd gedaan.

Tijdens de korte staking die toch van de grond kwam, is er nog meer gebeurd. De 'dissidenten' belegden los van het gevormde aktiecomitee - met toestemming van de bond - een eigen vergadering met het personeel. Daarin besloten 400 ECT-ers dat de akties, waarbij 6.000 stakers betrokken waren, werden opgeschort. Ze konden dat, omdat een Non-Bulk-CAO zonder ECT niets voorstelt. Het is juist deze beslissing geweest die de voorpaginaas van de kranten haalden. Voor die tijd had vrijwel de gehele pers vooral aandacht voor de praatjes van de direktie en de brekende rol van de CNV-bond. Zo werd van alle kanten de aktielijn van de Vervoersbond voortdurend in diskrediet gebracht.

Tegenmacht van de direktie

Leo behoort niet tot deze groep kaderleden, is lid van het aktiecomitee en bereid het bondsbeleid voor een Non-Bulk-CAO uit te voeren.

Dat neemt niet weg dat hij kritiek heeft op de bondsbestuurders: "Ze hebben niet geluisterd naar de kaderleden die aangaven dat er geen aktie-bereidheid was. De bestuurders hadden dat ook zelf kunnen constateren. Ook de sektorraad heeft dit naast zich neergelegd. Omdat de akties moesten doorgaan, zijn de ECT-kaderleden onder druk gezet. En dat is verkeerd uitgepakt. Verder zijn de krachtsverhoudingen verkeerd ingeschat. De ECT-directie heeft een enorme tegenmacht ontwikkeld en met sukses op de mensen ingespeeld. Alle personeelsleden kregen een persoonlijke brief waarin werd uitgelegd dat de Non-Bulk-CAO een aanval was op hun eigen goede CAO. De volgende stap was dat direktie en personeel gezamenlijk deze aanval van de bond dienden af te slaan."

De democratie moet spreken

De tegenstellingen binnen het vakbondskader bij ECT en de gevolgen daarvan voor de staking hebben tot veel kommotie geleid. Het ging zo ver dat de voorstanders van de Non-Bulk-CAO en de staking (de 'loyalen') toezeggingen van het bondsbestuur los kregen om de 'dissidenten' te royeren. Uiteindelijk heeft het bondsbestuur deze lijn niet gevolgd. De oplossing zou moeten komen van nieuwe verkiezingen voor het vakbondsafdelingsbestuur (het bestuur van de bedrijfsledengroep). In de woorden van het bondsbestuur: "De democratie moet spreken". Dit voorstel werd met dertien stemmen voor en tien tegen aanvaard. Leo heeft er niet veel vertrouwen in dat de problemen zo kunnen worden opgelost. "De 'dissidente' kaderleden

houden hun comfortabele positie in de ondernemingsraad en worden door de directie van alle kanten in de watten gelegd. Voor het vakbondswerk is wel ruimte beschikbaar, maar dat is dan ook de enige faciliteit. De medezeggenschap via de ondernemingsraad daarentegen krijgt veel geld en tijd en het is dan ook niet verwonderlijk dat de eerste schermutselingen met de bond zich al weer aandienen. De directie heeft namelijk een nieuw plan gelanceerd: SCORE. Dat houdt in grote lijnen in dat de zogenaamd onrendabele stukgoedpakketten zullen worden afgestoten. Als dit lukt, gaat het uiteindelijk ten koste van de werkgelegenheid, zowel bij ECT als bij de arbeidspool SHB. Bovendien zal dit als een bevestiging werken van het standpunt van de directie dat het ouderwetse stukgoed een rem is op de ontwikkeling van een modern havenbedrijf."

Ondanks al deze oude en nieuwe problemen is er toch weer een lichtpuntje. Leo: "De regering heeft er met de maatregelen rond de WAO en Ziektewet voor gezorgd dat de rijen op dit punt weer gesloten werden. De - wat ik maar noem - loyale kaderleden, die bij ECT de akties hebben getrokken, hebben weer wat krediet opgebouwd. Of we dat bij de komende CAO weten vast te houden, moet nog blijken."

Hans Hekking
(14 november 1991)