

## Kan het wat energieker?

De ondernemingsraad van de KLM kan het al enige tijd niet zo best vinden met de Raad van Commissarissen (RVC) van zijn onderneming. Om een lang verhaal kort te maken zou je kunnen zeggen dat het gaat om pogingen van die OR om wat meer vat te krijgen op dat gewichtige orgaan aan de top van die onderneming. Wat meer inzicht bijvoorbeeld in de wijze waarop de controlerende taak wordt uitgeoefend. De RVC heeft de taak om onder andere toezicht te houden op het functioneren van een Raad van Bestuur of een Directie. De vraag is allang hoe dat toezicht dan wel werkt als sommige van die organen er in slagen om honderden miljoenen of... zelfs de hele onderneming te verspelen. Wie ziet er dan eigenlijk toe op wat?

Inmiddels is er met de nieuwe 'Structuurwet' de mogelijkheid geschapen voor ondernemingsraden om kandidaten voor te dragen voor vakatures in de RVC. En... om bezwaar te maken als er iemand benoemd wordt die het vertrouwen van de werknemers niet geheel heeft. Want lang niet altijd wordt degene die de OR voordraagt ook benoemd. De RVC benoemt namelijk zélf... en de ervaring is dat ze ongaarne iemand tot haar rijen toelaat die afwijkende meningen heeft over hóe een RVC zou moeten functioneren.

Eén van de meningsverschillen die de OR van de KLM al jaren met z'n RVC heeft, gaat over het contact met de Commissarissen. Want je hebt er natuurlijk niet zoveel aan als je een Commissaris benoemd krijgt en daarna zelden of nooit meer iets van haar/hem hoort. Althans geen mening over de zaken die de onderneming betreffen, want bij de KLM staat de RVC op het standpunt dat de individuele Commissaris daarover geen mening naar de OR mag laten blijken. Alleen *de Raad* als 'kollektief' heeft een mening... en dan nog een heel voorzichtige.

Op die manier wordt het voor een OR wel erg moeilijk om te beoordelen hoe een Commissaris zich voor het 'belang van de onderneming' inzet... en op welke wijze.

Daar wenste de OR van de KLM zich niet bij neer te leggen. Dus ging ze kandidaten zoeken die wat meer garanties voor contact wilden geven. En die wilden voldoen aan de volgende voorwaarden:

- ze zouden bereid moeten zijn om te vergaderen met de OR zonder aanwezigheid van de Directie
- ze zouden willen verklaren zich niet voor eventuele herbenoeming beschikbaar te stellen als daarover met de OR geen overeenstemming zou worden bereikt.

Dit jaar waren er drie vakatures. En het lukte de OR om drie kandidaten te vinden die aan die voorwaarden wilden voldoen...

Toen werd het even moeilijk, want twee van de vakatures waren zogenaamde 'herbenoemingen' en beide heren waren van een reputatie die je maar niet even zo opzij zet: de heer De Pous (voorzitter van de SER, óók Commissaris bij RSV...) en de heer De Man (sekretaris-generaal van Verkeer en Waterstaat, toekomstig directeur van de PTT). Beide heren waren ook erg duidelijk: ze wilden de voorwaarden van de OR *niet* onderschrijven. Maar... zoals we al schreven, de OR had drie prima kandidaten die dat wél wilden. Géén probleem dus?

Dat zou het in ieder geval niet hebben moeten zijn, want de vakbonden FNV en CNV bezetten 20 van de 30 zetels in de KLM-OR. En dit was toch een kans voor die vakbonden om hun verlangen naar méér medezeggenschap, óók in de top van de onderneming, kracht bij te zetten door een duidelijke, eigen, kandidaatstelling?

Maar het kwam er niet van!

Bij monde van hun woordvoerders verklaarden zij: '... dat die kandidaten tóch geen kans zouden maken en de herbenoemingen waarschijnlijk gewoon door zouden gaan...' En dus steunden ze die herbenoemingen!

Dit lasen we allemaal in 'Ondernemingsraadnieuws KLM', een prima en openhartig blad van dat moderne bedrijf. Maar nou die vakbeweging...

Als de revolutie dan is afgezworen, zou dan de evolutie niet wat energieker kunnen worden nagestreefd??

K.L. Emmer

