

De nieuwe haven-CAO: kostenverlaging voor de havenbaronnen.

De leden van de Vervoersbond-FNV in de rotterdamse stukgoedbedrijven hebben zich 15 augustus j.l. via een referendum uitgesproken over het principe-akkoord voor een nieuwe CAO. Op het moment dat wij dit schrijven is de uitslag van dit referendum nog niet bekend. Het debat onder de havenwerkers over het CAO-akkoord is scherp geweest. De tegenstanders van het akkoord vinden onder meer het inleveren van loon voor arbeidstijdverkorting niet akseptabel. Van het materiaal dat zij de redactie van SOLIDARITEIT toezonden hebben we de volgende samenvatting gemaakt.

Redactie

In de haven is straks sprake van onderbezetting

De afgelopen maanden hebben veel havenwerkers ervaren dat er in de plaats van een teveel aan mensen eerder sprake is van een tekort. Snipperdagen konden moeilijk opgenomen worden; hier en daar werd gesproken van het aantrekken van vakantie-werkers. In april kwamen er bij de Samenwerkende HavenBedrijven (SHB - een 'pool' van overkompleet geraakte havenwerkers) dagen voor dat er meer dan 400 mensen tekort waren.

Geen garantie voor toekomstige arbeidsplaatsen

Het principe-akkoord biedt geen enkele garantie voor werkgelegenheid in de toekomst. Er staan zelfs afspraken in die de bond kunnen verplichten om gedwongen ontslagen te aksepteren. En dit terwijl het uitgangspunt van de Vervoersbond-FNV tot nu toe was: 'Geen man gedwongen de poort uit'.

'Gedwongen ontslag is toegestaan indien het niet verlenen hiervan bij individuele bedrijven leidt tot faillissementen een accountantsverklaring met een dergelijke strekking kan worden overlegd.

Zo'n accountantsverklaring zegt echter niet zoveel. Een boekhoudkundige handeling die niet de werkelijkheid, maar wel kwalijke ondernemerspraktijken kan dekken. Bijvoorbeeld tijdelijk kapitaal aan een onderneming onttrekken, waardoor op papier een faillissement dreigt. Een accountant kan dit bevestigen en de ontslagen zijn erdoor. Het kapitaal vloeit terug en de onderneming gaat met minder mensen verder (Internatio-Müller haalde dit een paar jaar geleden met MTR uit).

ATV wordt zelf betaald

Het inleveren van 1000 gulden netto per jaar voor 22 roostervrije dagen wordt *kostenneutraal* genoemd. In feite is het kostenverlagend voor de havenbaronnen. De verwerking van de kerstgratifikatie in het maandloon verdoezelt deze inleveroperatie. Eind 1984 volgt wel de rekening: geen kerstgratifikatie. Dat wordt dus een kale kerst.

Geen nieuwe arbeidsplaatsen

De 22 vrije dagen zullen in plaats van de dagen komen waarop er nauwelijks of geen werk is en er nu bijvoorbeeld geveegd of geveerd wordt, want:

- in weken met feestdagen mogen ze niet opgenomen worden,
 - in de vakantieperiode worden ze niet toegestaan,
 - bij pieken in de werkdrukte geen vrije dagen.
- De roostervrije dagen zullen dus de gaten moeten opvullen. De ondernemers worden er alleen maar wijzer van, met als klap op de vuurpijl: 'als je ziek bent op je vrije dag, dan ben je die vrije dag kwijt. Eerst heb je ervoor betaald en dan pikken ze hem nog af ook.'

Algemene inzetbaarheid van 600 man

Zeshonderd man zullen gestationeerd worden bij de SHB. Dit betekent dat ze niet bij een vast bedrijf komen en algemeen inzetbaar zijn. In de eerste plaats vergt dit steeds aanpassingen aan een nieuwe situatie, nieuwe collega's, nieuwe gewoonten en nieuwe bazen. Dat dit bepaald niet aantrekkelijk is, blijkt wel uit het feit dat vrijwilligers, die voor 1 november overstappen, een extra maandsalaris krijgen. Als de 600 niet vrijwillig gehaald worden, kunnen mensen verplicht worden.

In de tweede plaats zou de SHB wel eens tussenstation kunnen worden voor de WW. Als er teveel komen, kunnen ze geloosd worden.

Goede CAO voor de ondernemers

Het CAO-akkoord wordt verdedigd als een goede CAO, zo niet de beste van Nederland, onder de gegeven omstandigheden. Het is inderdaad een goede CAO, maar dan wel voor de ondernemers, immers:

- bij de bestaande onderbezetting hoeven de ondernemers geen man extra aan te nemen,
- 35 miljoen gulden uit de pensioenpot van de havenwerkers komt in handen van de ondernemers, die daarmee de 'leegloop' betalen,
- 50 miljoen zal volgens een NEHEM-afpraak besteed worden aan herstructurering in de bedrijven,
- de ondernemers strijken het ingeleverde loon op,
- de weg wordt vrij gemaakt voor gedwongen ontslagen en voor nieuwe 'afvloeiingsplannen' als het weer minder druk is.

De tegenstanders van de nieuwe Haven-CAO brengen de oorspronkelijke eisen van de Vervoersbond-FNV opnieuw naar voren:

- geen man gedwongen de havenpoort uit,
- arbeidstijdverkorting betalen uit de *automatiseringswinsten* (de winsten die daaruit voortkomen, dienen ten gunste van de havenwerkers aangewend te worden - bijvoorbeeld behoud van arbeidsplaatsen, verlaging van de VUT, arbeidstijdverkorting). Verder willen zij een algemene vergadering van havenwerkers na het referendum en zullen zij tot actie oproepen wanneer het CAO-akkoord wordt afgewezen.