



FEDERAAL SECRETARIAAT BTB WEGVERVOER

Alfons Geeraerts • Voorzitter
Frank Van Thillo • Adviseur
 Paardenmarkt 66 - 2000 Antwerpen 1
 Tel.: 03/224 34 34 - Fax.: 03/224 34 49
 Ma - di - wo - do: 08.30 u - 12.00 u / 13.00 u - 17.00 u
 Vrij: 08.30 u - 12.00 u

PROVINCIE ANTWERPEN

Secretaris Walter Baes
 2000 Antwerpen - Paardenmarkt 66
 Tel.: 03/224 34 33/35/36 - Fax.: 03/ 224 34 49
 Ma-di-wo-do: 08.30 u - 12.00 u / 13.00 u - 17.00 u
 Vrij: 08.30 u - 12.00 u

Tijdens de komende vakantiemaanden juli en augustus zal de kassa in het BTB-gebouw, Paardenmarkt 66 te 2000 Antwerpen, enkel geopend zijn van 08.30 u tot 12.00 u.

Secretaris Lieve Pattyn

2300 Turnhout - Grote Markt 48
 Tel.: 014/40 03 70 - Fax.: 014/42 28 87
 Ma-di-wo-do-vrij: 08.30 u - 12.00 u
 Ma: 13.00 u - 18.30 u
 Do: 13.00 u - 17.00 u
 2800 Mechelen - Zakstraat 16
 Tel.: 015/29 90 48 - 014/40 03 70 Fax.: 014/42 28 87
 Do: 09.00 u - 12.00 u / 13.00 u - 16.00 u

PROVINCIE VLAAMS BRABANT

Secretaris Rudy Snyder
 1000 Brussel - Watteustraet 2
 Tel.: 02/511 87 68 - Fax.: 02/511 81 46
 Ma - di - wo - do - vrij: 09.00 u - 12.00 u
 Ma-di-do: 13.00 u - 16.00 u
 3000 Leuven - Maria Theresiastraat 119
 Tel.: 016/22 22 05 - 02/511 87 68 Fax.: 02/511 81 46
 Di: 09.30 u - 12.00 u - na afspraak
 1800 Vilvoorde - Mechelsestraat 6
 Tel.: 02/253 94 44 - 02/511 87 68 Fax.: 02/511 81 46
 Ma-wo-vrij: 09.00 u - 12.00 u - na afspraak

PROVINCIE LIMBURG

Secretaris Eddy Graller
 3500 Hasselt - Martelarenlaan 5
 Tel.: 011/22 27 91 - Fax.: 011/23 37 94
 Ma-do-vrij: 08.30 u - 12.00 u
 Di: 08.30 u - 12.00 u / 12.30 u - 16.00 u

PROVINCIES LUIK-NAMEN-LUXEMBURG

Secretaris Frida Kaulen
 4000 Liège - Place Saint-Paul 9
 Tel.: 04/221 96 50 - Fax.: 04/221 95 82
 Ma-di-do: 08.00 u - 12.00 u / 13.30 u - 16.00 u
 Vrij: 08.00 u - 11.00 u

PROVICIE OOST-VLAANDEREN

Secretaris Werner De Clercq
 9000 Gent - Vrijdagmarkt 9
 Tel.: 09/265 52 81 - Fax.: 09/265 52 83
 Ma: 08.00 u - 12.30 u / 13.30 u - 17.00 u
 Di-wo-do: 08.00 u - 12.30 u / 13.30 u - 16.30 u
 Vrij: 08.00 u - 12.30 u

9300 Aalst - Houtmarkt 1
 Tel.: 053/78 78 78 09/265 52 81 - Fax.: 09/265 52 83
 Do: 08.30 u - 12 u

9200 Dendermonde - Dijkstraat 59
 Tel.: 052/25 92 59 09/265 52 81 - Fax.: 09/265 52 83
Secretaris Gerard De Clercq
 9600 Ronse - Statiestraat 21
 Tel.: 055/21 33 79 055/21 19 20 - Fax.: 055/21 81 06
 Ma-di-wo-do-vrij: 08.30 u - 12.00 u
 Ma-di-do: 13.30 u - 17.30 u
 Vrij: 13.30 u - 16.00 u

Secretaris Walter Baes

9100 Sint-Niklaas - Vermorgenstraat 11
 Tel.: 03/760 04 14 03/224 34 33/35/36 - Fax.: 03/760 04 13
 Di: 08.30 u - 12.00 u / 13.00 u - 17.00 u

PROVINCIE WEST-VLAANDEREN

Secretaris René Degryse
 8800 Roeselare - Zuidpand Zuidstraat 22 b 22
 Tel.: 051/21 17 00 - Fax.: 051/24 08 73
 Ma: 16.00 u - 17.30 u
 Wo-vrij: 09.00 u - 12.00 u
 Vrij: 14.00 u - 17.00 u
 8500 Kortrijk - Conservatoriumplein 9
 Tel.: 056/26 82 48 - Fax.: 051/24 08 73
 Di: 10.00 u - 12.00 u

Secretaris Ivan Victor

8400 Oostende - J.Peurquaetstraat 27
 Tel.: 059/55 60 85 - Fax.: 059/70 51 33
 Ma-di-wo-do-vrij: 08.30 u - 12.00 u / 14.00 u - 18.00 u
 Za: op afspraak.
Juli en augustus:
 Ma-di-wo-do-vrij: 08.30 u - 13.00 u

8380 Zeebrugge - Heiststraat 3
 Tel.: 050/54 47 15 - Fax.: 050/54 42 53
 Ma-di-wo-do-vrij: 08.30 u - 12.30 u
 Ma-di-do: 13.15 u - 17.00 u

8000 Brugge - Zilverlaan 43 (Bureel 206)
 Tel.: 050/44 10 44 - Fax.: 050/54 42 53
 Wo: 14.00 u - 17.00 u

PROVINCIES HENEGOUWEN-WAALS BRABANT

Secretaris Bernard Ginter
 6000 Charleroi - rue de Montigny 42
 Tel.: 071/30 78 78 - Fax.: 071/32 29 58
 Di-vrij: 09.00 u - 12.00 u

7000 Mons - rue Lamir 18-20
 Tel.: 065/39 40 24 071/30 78 78 - Fax.: 071/32 29 58
 Ma: 09.00 u - 12.00 u

7500 Tournai - Place Verte
 Tel.: 069/22 61 51 071/30 78 78 - Fax.: 071/32 29 58
 Do: 09.00 u - 12.00 u

Secretaris Charles Vandecasteele

7700 Mouscron - rue du Val 3
 Tel.: 056/85 33 22 - Fax.: 056/85 33 29
 Ma-di-do-vrij: 08.00 u - 12.00 u
 Di-wo-do: 13.30 u - 17.00 u

België-Belgique
 P.B.
 Antwerpen X
 8/854

afgitekantoor: Antwerpen X

Driemaandelijks tijdschrift
 april - mei - juni 2000

verantwoordelijke uitgever:
 Frank Van Thillo
 Paardenmarkt 66
 2000 Antwerpen 1

In dit nummer info over

3→ ABVV-BTB wint de sociale verkiezingen in de transportsector! **4→ BTB bezoekt centrum voor veiligheidstrainingen** | **6→ IBO**, individuele beroepsopleiding. | **10→ Getuigenis** van een délégué | **11→ Eretkens** van de arbeid | **12→ Brusselse taxi's**: kwaliteit kan beter en de lonen ook! | **14→ DHL Aviation**: het logo is rood ...de verkiezingsuitslag des te meer

ABVV Belgische TransportarbeidersBond

WEGWIJS



inhoud

Editoriaal	3
Autobussen en autocars	4
Verhuizingen	6
Goederenvervoer en -behandeling	8
Taxi's	12
Afhandeling op luchthavens	14
Allerlei	16

colofon

Redactie

Frank Van Thillo
René Degryse
Rudy Sneyder
Werner De Clercq
Frida Kaulen
Peter Verheyden
Luc Van Overberghe
Véronique De Roeck
Vincent Kimpe
Bert Verhoogen
Sociaal Fonds Verhuizingen
Belgisch Instituut voor
Verkeersveiligheid
Koninklijk Instituut
der Eliten van de Arbeid
CFDT Transports

Foto's

Frank Van Thillo
Sabrina Van Dierendonck

editoriaal

ABVV-BTB wint de sociale verkiezingen in de transportsector!

3

De sociale verkiezingen 2000 in de sectoren van het goederen- en personenvervoer over de weg waren voor de transportvakbonden een belangrijke uitdaging. Dit jaar verdubbelde immers het aantal technische bedrijfs-eenheden waar de verkiezingsprocedure werd opgestart. Daaruit volgde dat meer dan 30 % extra mandaten te verdelen waren.

Nu het overgrote deel van de resultaten van de sociale verkiezingen 2000 gekend zijn blijkt dat de Belgische Transportarbeidersbond BTB een enorme sprong voorwaarts maakt, en in de totaliteit van het aantal te verdelen mandaten op dezelfde hoogte komt als het ACV. In de Comitès voor Preventie en Bescherming wordt de BTB zelfs de grootste vakbond met 44,4% van de zetels. De BTB volgt de nationale trend van het ABVV, waarbij systematisch beter gescoord werd in kleinere bedrijven. Maar ook in de Ondernemingsraden slaagde de BTB er in om een groot deel van de extra mandaten binnen te rijden. Met 42,5% van het aantal zetels in de ondernemingsraad wordt de BTB voor het eerst in de sector van het wegvervoer quasi even groot als het ACV.

De goede resultaten van de verkiezingen zijn uiteraard het resultaat van de inzet van onze militanten in de ondernemingen. Aan hen komen in de eerste plaats de felicitaties toe.

Toch menen we uit de resultaten te mogen afleiden dat de werknemers in de transport- en logistieke sector de militante inzet van de BTB uit de voorbije jaren weten te appreciëren. Nu de resultaten verzilveren in de sociale onderhandelingen.

Met het grote aantal nieuwe vertegenwoordigers kunnen wij beschikken over een netwerk van militanten. Met hen zal de eisenbundel worden opgesteld voor de komende sociale onderhandelingen. Een goede vertaling van wat er leeft aan de basis zal ons immers in staat stellen om een goed eisenpakket voor te leggen dat tevens gedragen wordt door de overgrote meerderheid van al onze leden. Wij zullen nu in de mogelijkheid zijn om onze leden van nabij te betrekken in alle fases van de onderhandelingen.

Wij hebben het vertrouwen gekregen en zullen het niet beschamen. Elke stem voor de BTB zullen we zwaar laten doorwegen in de komende onderhandelingen.

Frank Van Thillo



BTB bezoekt centrum voor veiligheids- trainingen

Op vrijdag 26 mei 2000 bezocht een afvaardiging van de BTB samen met het Sociaal Fonds Autobussen en Autocars het Verkeers Veiligheids Centrum Rozendom nabij het Nederlandse Goes.



Bestuurders van bussen en touringcars hebben als belangrijkste opdracht het comfortabel maar vooral veilig vervoeren van hun passagiers. Praktijkgerichte veiligheidstrainingen kunnen bijdragen tot een bewuster rijgedrag van onze chauffeurs. Uitgangspunten zijn verkeersinzicht, de beste wijze van het vervoeren van passagiers en de daarbij horende veiligheidsmaatregelen.

De training

In het theoriegedeelte wordt aandacht besteed aan: verkeersinzicht, algemene veiligheid, reactietijd, remweg in relatie tot snelheid, invloed van passagiersaantallen, voertuigeigenschappen, kantelgevaar en noodsituaties. In het praktijkgedeelte worden volgende technieken geoefend: juiste zithouding, kijktechniek, tijdig leren herkennen van gevaarlijke en noodsituaties, stuur- en remtechnieken, bermproblematiek en de invloed van verschillende soorten wegdekken. Ook wordt aandacht besteed aan de passieve en actieve veiligheidssystemen.

Wij willen echter niet dat het bij een leuke daguitstap blijft. De BTB pleit ervoor dat via het Sociaal Fonds de mogelijkheid gecreëerd wordt voor onze chauffeurs om een soortgelijke opleiding te kunnen volgen. Dit in het verlengde van onze CAO-afspraken,



waar een kader werd afgesproken om meer permanente opleiding in de sector mogelijk te maken. Ook de werkgevers moeten er zich van bewust zijn dat goed opgeleide werknemers bijdragen tot een betere dienstverlening aan de klanten, economischer gebruik van de voertuigen en niet in het minst leiden tot een betere werkomgeving.

LONEN OPENBARE AUTOBUSDIENSTEN VVM : 140,01

In onze vorige publicatie is in de lonen van de openbare autobusdiensten een fout geslopen in de kolom "uurloon voor de uren gepresteerd 06.00 u en 22.00 u". Onze excuses hiervoor!

Hierna laten wij U nogmaals de lonen van toepassing vanaf 01.01.2000.

Anciënniteit	Uurloon	Uurloon <6u en >22u (premie 44,22 BEF)	Uurloon zon- en feestd.
0 m - 6 m	388,69 BEF	432,91 BEF	777,38 BEF
6 m	391,23 BEF	435,45 BEF	782,46 BEF
1 j	394,80 BEF	439,02 BEF	789,60 BEF
2 j	398,98 BEF	443,20 BEF	797,96 BEF
3 j	402,57 BEF	446,79 BEF	805,14 BEF
4 - 5 j	406,75 BEF	450,97 BEF	813,50 BEF
6 - 7 j	412,91 BEF	457,13 BEF	825,82 BEF
8 - 9 j	419,05 BEF	463,27 BEF	838,10 BEF
10 - 11 j	422,55 BEF	466,77 BEF	845,10 BEF
12 - 13 j	426,07 BEF	470,29 BEF	852,14 BEF
14 - 15 j	429,57 BEF	473,79 BEF	859,14 BEF
16 - 17 j	437,05 BEF	481,27 BEF	874,10 BEF
18 - 19 j	440,66 BEF	484,88 BEF	881,33 BEF
20 - 21 j	444,27 BEF	488,49 BEF	888,54 BEF
22 - 23 j	447,89 BEF	492,11 BEF	895,78 BEF
24 - 25 j	451,50 BEF	495,72 BEF	903,00 BEF
26 - 27 j	455,11 BEF	499,33 BEF	910,22 BEF
28 j	458,72 BEF	502,94 BEF	917,44 BEF
29 j	462,34 BEF	506,56 BEF	924,60 BEF

GARAGEPERSONEEL

Het sociaal akkoord van het garagepersoneel voorziet een stijging van de uurlonen met 6,- BEF op 01.05.2000.

Bovendien worden de lonen op die datum aangepast aan de evolutie van de gezondheidsindex, hetgeen eveneens een stijging met 1,31% meebrengt.

De loonsverhoging van 6,- BEF/uur wordt eerst toegepast, nadien wordt hierop de indexering berekend.

Hierna laten wij U de nieuwe lonen met ingang van 01.05.2000.

	38 u/week
Hulpwerkman voor "service"	336,- BEF
Hulpwerkman voor "service" na 10 jaar anciënniteit	352,- BEF
Hulpwerkman voor "service" na 20 jaar anciënniteit	370,- BEF
Hulpwerkman	352,- BEF
Hulpwerkman na 10 jaar anciënniteit	370,- BEF
Hulpwerkman na 20 jaar anciënniteit	387,- BEF
Geoefende hulpwerkman	387,- BEF
Geschoolde arbeider 2de categorie	429,- BEF
Geschoolde arbeider 1ste categorie	451,- BEF
Arbeider buiten categorie	482,- BEF

IBO, individuele beroepsopleiding.

Vanuit het Sociaal Fonds van de Verhuizingen wordt in samenwerking met de VDAB IBO georganiseerd.

De Individuele Beroepsopleiding biedt aan een werkgever mogelijkheden om zelf werkzoekenden op te leiden, naar eigen behoeften.

Bij de opleiding ligt het zwaartepunt eerder op het praktische dan op het theoretische vlak. De opleiding gebeurt in het bedrijf en op de verschillende locaties, onder toezicht van een 'peetvader'. De cursisten leren het beroep aan in de normale uitoefening ervan.

ER BESTAAN DRIE MODULES VAN IBO:

Module 1 : Programma verhuizer – drager

Naast de praktische opleiding zoals draagtechnieken, touwbehandeling en knopen, dé- en remontage van meubilair en markagetechnieken, laad- en lostechnieken, het gebruik van binnenliften, ladderliften en takels, wordt ook de nodige aandacht besteed aan veiligheidsvoorschriften, documenten, kaartlezen en de attitude van de verhuizer.

De basis van de inpak wordt aangeleerd en de beginselen van inpak van breekbare voorwerpen.

Duurtijd : 6 weken.

Module 2 : Programma drager – inpakker

Het programma verhuizer-drager, aangevuld met de inpak van breekbare voorwerpen en speciale voorwerpen. De aangepaste laad- en lostechnieken nationaal en internationaal vervoer, het gebruik van kledijkoffers, het invullen van inventarislijsten en andere documenten, ...

Duurtijd : 8 weken.

Module 3 : Programma drager - inpakker internationale en maritieme verhuizingen

Het programma drager-inpakker, aangevuld met speciale technieken voor het vervoer van kratten en kisten voor zeevrachten, luchtvrachten, maritieme inpak, compactloading, administratie en documenten overzeese verhuizingen, behandeling wagens, motorrijwielen, fietsen, inpak van kunstvoorwerpen, ...

Duurtijd : 10 weken.

BENT U ALS WERKZOEKENDE GEÏNTERESSEERD ?

Plaats een aanvraag bij de VDAB/BGDA, die U verder in verbinding kan zetten met een mogelijke werkgever. VDAB maakt een dossier aan en volgt het op. Men kan zich echter ook spontaan aanbieden bij een onderneming. Er is sprake van een 3-partijen-overeenkomst : de cursist, de werkgever en de VDAB (BGDA voor Nederlandstaligen in Brussel).

Als cursist behoudt U Uw werkloosheidsuitkeringen en krijgt U daar bovenop een productiviteitspremie.

VERHUIZINGEN

Ingevolge een indexverhoging worden de lonen in de sector Verhuizingen vanaf 01.04.2000 verhoogd.

De nieuwe lonen zijn de volgende :

Drager-beginneling (gedurende 1 jaar)	326,33 BEF
Drager	329,16 BEF
Chauffeur nationaal	335,42 BEF
Chauffeur internationaal	335,42 BEF
Inpakker	335,42 BEF
Geschoolde inpakker	335,42 BEF
Ploegbaas	338,99 BEF

GARAGEPERSONEEL VERHUIZINGEN

Het sociaal akkoord van het garagepersoneel voorziet een stijging van de uurlonen met 6,- BEF op 01.05.2000. Bovendien worden de lonen op die datum aangepast aan de evolutie van de gezondheidsindex, hetgeen eveneens een stijging met 1,31% meebrengt. De loonsverhoging van 6,- BEF/uur wordt eerst toegepast, nadien wordt hierop de indexering berekend.

Hierna laten wij U de nieuwe lonen met ingang van 01.05.2000.

	38 u/week
Hulpwerkman voor "service"	336,- BEF
Hulpwerkman voor "service"	
na 10 jaar anciënniteit	352,- BEF
Hulpwerkman voor "service"	
na 20 jaar anciënniteit	370,- BEF
Hulpwerkman	352,- BEF
Hulpwerkman na 10 jaar anciënniteit	370,- BEF
Hulpwerkman na 20 jaar anciënniteit	387,- BEF
Geoefende hulpwerkman	387,- BEF
Geschoolde arbeider 2de categorie	429,- BEF
Geschoolde arbeider 1ste categorie	451,- BEF
Arbeider buiten categorie	482,- BEF

Goederenvervoer & -behandeling

VERHOOGING ARAB-VERGOEDING

Vanaf 01.04.2000 wordt de ARAB-vergoeding in deze sector opgetrokken tot 36,75 BEF netto per uur. Het gemiddeld maximum bedrag bedraagt dan ook vanaf dezelfde datum 441,- BEF netto per dag.

GARAGEPERSONEEL

Het sociaal akkoord van het garagepersoneel voorziet een stijging van de uurlonen met 6,- BEF op 01.05.2000. Bovendien worden de lonen op die datum aangepast aan de evolutie van de gezondheidsindex, hetgeen eveneens een stijging met 1,31% meebrengt. De loonsverhoging van 6,- BEF/uur wordt eerst toegepast, nadien wordt hierop de indexering berekend.

Hierna laten wij U de nieuwe lonen met ingang van 01.05.2000.

	39 u/week
Hulpwerkman voor "service"	329,- BEF
Hulpwerkman voor "service" na 10 jaar anciënniteit	343,- BEF
Hulpwerkman voor "service" na 20 jaar anciënniteit	360,- BEF
Hulpwerkman	343,- BEF
Hulpwerkman na 10 jaar anciënniteit	360,- BEF
Hulpwerkman na 20 jaar anciënniteit	377,- BEF
Geoefende hulpwerkman	377,- BEF
Geschoolde arbeider 2de categorie	418,- BEF
Geschoolde arbeider 1ste categorie	439,- BEF
Arbeider buiten categorie	470,- BEF



Verlies persoonlijke bezittingen

CHAUFFEURS HOU ZO VEEL MOGELIJK DE BEWIJSSTUKKEN VAN UW AANKOPEN BIJ !

Wat gebeurde ...

In augustus 1995 springt het linkerachterwiel van de aanhangwagen van een vrachtwagen. Terwijl de chauffeur hulp gaat zoeken vliegt de koppeling in brand en gaan zowel de trekker als de aanhangwagen in vlammen op ...

De chauffeur verliest al zijn persoonlijke bezittingen in de trekker, voor een totale waarde van 60.000,- BEF.

Door de wet (3 juli 1978) wordt de werkgever beschouwd als gedwongen bewaarder van de persoonlijke voorwerpen die de werknemer meebrengt naar de arbeidsplaats om de uitvoering van de overeenkomst mogelijk te maken.

Het Arbeidshof van Luik beslist bijgevolg dat de werkgever aansprakelijk is voor het verlies dat de chauffeur heeft geleden. Maar ...

Met betrekking tot dergelijke risico's heeft het Sociaal Fonds van Vervoerondernemingen een verzekering gesloten om de persoonlijke voorwerpen van bestuurders tijdens hun beroepsverplaatsingen te waarborgen.

Door regelmatig zijn bijdragen aan het Fonds te storten heeft de werkgever volgens het Arbeidshof aan zijn verplichting voldaan om voor de persoonlijke voorwerpen van de chauffeur te zorgen.

Dat de verzekering slechts 35.000,- BEF aan de chauffeur terugbetaalt ligt volgens het Hof volledig aan de chauffeur aangezien de werknemer de schade geenszins bewijst. De werknemer kan geen recht invoeren om door zijn werkgever schadeloos gesteld te worden.

Gezien bovenstaande dringen wij er bij onze leden op aan om steeds de aankoopbewijzen van kaarten, kledij, CB, radio, frigo, en al het denkbare bij te houden op een veilige plaats. Dus zeker niet in de cabine bewaren.

Wel kan het nuttig zijn om (bij voorbeeld in geval van diefstal in het buitenland) van deze rekeningen of facturen een kopij te nemen en deze steeds bij te hebben.

Getuigenis van een délégué

KIMPE VINCENT – HOOFDDÉLÉGUÉ DD-TRANS ZEEBRUGGE

Toen ik in 1994 bij DD-Trans werd aangeworven was het bedrijf aan ruime expansie toe. In dat jaar groeide het personeelsbestand uit tot 120 man zonder dat er een Comité voor Preventie en Bescherming of Ondernemingsraad was.

gesterkt te boven. Als de nood té hoog was kon ik in de Ondernemingsraad en in het Comité voor Preventie en Bescherming rekenen op de aanwezigheid van mijn Secretaris om de stelling van de BTB te doen overwinnen.

Nu, 5 jaar na de eerste verkiezingen, zijn we bij DD-TRANS met 175 én ... een volledige ploeg waarmee de verkiezingsstrijd werd aangegaan. Een team waarbinnen taakverdeling mogelijk is, om onze kiezers nog beter te dienen. Hierdoor hebben wij de verkiezingen gewonnen en is er nu bij DD TRANS een overmacht van ABVV-BTB.

Mijn recept om te slagen is het volgende

Laat je niet van je stuk brengen als je iets niet weet.

Niemand verwacht dat je alle antwoorden kent.

Durf te zeggen dat je iets niet weet en informeer je bij je vakbondscentrale of Secretaris.

Eenmaal geïnformeerd kan de je de mensen beter van antwoord dienen.

Maar, en zijn ook problemen waar de mensen geen antwoord op verwachten, maar enkel een luisterend oor ... en ook daarin is de BTB de beste.

Vincent KIMPE, délégué DD-TRANS.

De campagne op de Total-parking te Zeebrugge werd intens maar ludiek gevoerd.

In 1995 beleefde ik er mijn eerste sociale verkiezingen. Ik besliste mij kandidaat te stellen op basis van mijn jarenlange ervaring bij TRACTO, om zo mijn steentje bij te dragen tot het welzijn van al mijn collega's. Vermits ik bij DD nog een groentje was lagen mijn verwachtingen niet zo hoog. Maar het lukte. Ik kreeg de meeste naamstemmen en was verkozen.

Mijn eerste eenzame strijd in de Ondernemingsraad was er één tegen de waanzinnige sancties in het Arbeidsreglement, destijds goedgekeurd door mijn ACV-collega's. In het Comité Veiligheid probeerden wij een systeem uit te dokteren om via bonussen de mensen te belonen en niet langer te sanctioneren. Ook dit werkte. Van een bedrijf dat nauwelijks verzekerd raakte groeide DD uit tot een voorloper in de sector. Onze leuze is dan ook: "voorsprong door preventie!" Onder dit motto hebben wij nu ook een mailadres op onze trekker "www.ddtrans.be", waar om het even welke weggebruiker uitgenodigd wordt om zijn mening te geven over onze rijstijl.

Via de Ondernemingsraad konden wij wel afdwingen dat de E-mails nooit in een persoonlijk dossier tegen de chauffeur kunnen belanden, maar wel gebruikt worden om een bonusrangschikking op te maken.

Op papier lijkt het allemaal makkelijk te zijn verlopen. Spanningen tussen werkgever en mij en tussen mijzelf en de andere leden van het Comité voor Preventie en Bescherming en de Ondernemingsraad die té vaak en té vlug plooden kwamen veelvuldig voor.

Op die momenten is de permanente logistieke steun van BTB Zeebrugge cruciaal geweest, en na een gesprek van mens tot mens met mijn Secretaris Ivan Victor kwam ik elke inzinking



Eretekens van de arbeid

In de loop van het jaar 2001 zal het Koninklijk Instituut der Eliten van de Arbeid in de sectoren goederenvervoer en goederenbehandeling voor rekening van derden de titel van Laureaat of Cadet van de Arbeid toekennen aan werknemers die hiervoor een aanvraag hebben ingediend en die de strenge selectieprocedure hebben doorstaan.

De bedoeling van de toekenning van deze eretekens is om op een officiële manier personen te erkennen die blij geven van vakbekwaamheid, inzet en beroepsfierheid. Naargelang de leeftijd wordt een onderscheid gemaakt tussen Cadet of Laureaat van de Arbeid.

De Ster van Cadet van de Arbeid erkent officieel de grote verdiensten van jongeren, die zich in de uitoefening van hun taak, functie of beroep onderscheiden door hun streven naar vervolmaking, hun verantwoordelijkheidsbesef en hun geschiktheid om initiatief te nemen.

Voorwaarden :

- de leeftijd van 30 jaar niet hebben bereikt;
- minstens 3 jaar werkzaam in de betrokken sector;
- de taak, functie of het beroep daadwerkelijk uitoefenen.

Het Bronzen erekenteken van Laureaat van de Arbeid erkent officieel de grote verdiensten van personen, die zich in de uitoefening van hun taak, functie of beroep onderscheiden door hun kennis, hun geestdrift, hun creativiteit, en aldus kwaliteitsarbeid verrichten.

Voorwaarden :

- de leeftijd van 30 jaar hebben bereikt;
- minstens 10 jaar werkzaam zijn in de betrokken sector;
- de taak, functie of het beroep daadwerkelijk uitoefenen.

Het Zilveren erekenteken van Laureaat van de Arbeid erkent officieel de door de houders van het bronzen erekenteken gedane inspanning, teneinde in de uitoefening van hun taak,

functie of beroep, een verruimde beroepsbekwaamheid te verwerven en zich aan te passen aan de evolutie der techniek en/of de gebruikte beheersmethoden.

Voorwaarden :

- minstens 5 jaar houder zijn van het bronzen erekenteken;
- de taak, functie of het beroep daadwerkelijk uitoefenen.

Het Gouden erekenteken van Laureaat van de Arbeid erkent officieel hoge beroepsbekwaamheid en de sociale inzet van de houders van het zilveren erekenteken.

Voorwaarden :

- minstens 5 jaar houder zijn van het zilveren erekenteken;
- de taak, functie of het beroep daadwerkelijk uitoefenen;
- blij geven van sociale inzet, onder meer door bv. :
 - medewerking te verlenen of verleend hebben aan instellingen welke zich bezighouden met de beroepsopleiding of -vervolmaking;
 - bijdragen of bijgedragen hebben aan de opleiding van stagiairs of leerjongens of tot de herscholing of beroepsvervolmaking van werknemers;
 - auteur zijn of meegewerkt hebben aan werken met technische inhoud, waarvan de waarde wordt erkend;
 - het professionele belang van collega's of medewerkers dienen of gediend hebben door een sociale of syndicale activiteit;
 - een rol vervullen of vervuld hebben in de schoot van een beroepsvereniging.

Hoe gebeurt de selectie ?

In de loop van het 1ste trimester 2001 zal U worden uitgenodigd voor een onderhoud met de leden van het Selectiecomité. Het gesprek van ongeveer 15 minuten zal in hoofdzaak handelen over Uw dagelijkse beroepsactiviteiten en vergt dus geen bijzondere voorbereiding.

Hoe kan U inschrijven ?

Contacteer het federaal secretariaat BTB Wegvervoer. Wij zullen U in het bezit stellen van een inschrijvingsbulletin. Dit inschrijvingsbulletin dient U volledig ingevuld en samen met een bewijs van goed zedelijk gedrag bestemd voor een openbaar bestuur terug te bezorgen aan onze diensten. Beide documenten dienen uiterlijk 31.10.2000 te worden overgemaakt aan het Koninklijk Instituut der Eliten van de Arbeid.

Brusselse taxi's: kwaliteit kan beter en de lonen ook !

Eric André, Staats-
secretaris voor taxi's
van het Brussels Hoofd-
stedelijk Gewest pakte
onlangs uit met een
revolutionair onderzoek
naar de kwaliteit van
de taxi's in Brussel.

mogelijk wantoestanden te melden aan de BTB, zodat wij ook kunnen trachten om op te treden. Onze wanhoopskreet gaat dan ook alleen in de richting van de beleidsverantwoordelijken die enkel uitpakken met een zeer negatief rapport, dat maar zeer weinig oplossingen voorstelt. Een oplossing bestaat er volgens het staatssecretariaat in om de verkoopzone uit te breiden van Brussel tot Zaventem.

De algemene beoordeling was niet mals "De Brusselse taxichauffeurs zijn klantvriendelijk !" Het naleven van de wettelijke voorschriften is onthutsend. Van de 157 taxichauffeurs kregen slechts 20 chauffeurs een positieve beoordeling.

Als vakbondsorganisatie trachten wij de toestand op de voet te volgen en vinden wij de resultaten van deze enquête niet zo verrassend. Een positieve noot is dat een onderzoek door iemand die de taxi's in Brussel kent tot hetzelfde besluit komt.

Hoe kan een uitbater aan de huidige tarieven, zoals een wachtgeld van 600,- BEF, aan alle wettelijke verplichtingen voldoen en daarbij een degelijk loon waarborgen voor onze chauffeur, én een goede wagen ter beschikking te stellen voor de klant. Veel exploitanten verlagen zich tot het zwarte circuit, schrijven hun werknemers deeltijds of zelfs helemaal niet in voor voltijdse prestaties en eerbiedigen de wettelijke arbeidstijd niet, wat dan weer ten nadele is van de verkeersveiligheid. Zij trekken een zeer groot aantal minder bekwaame chauffeurs aan, die wij als BTB liever niet in onze sector tewerkgesteld zien.

Wij willen zeker niet de ondernemingen treffen die het spel naar behoren spelen en zeker niet de werknemers, die vaak slachtoffer zijn. Uit regelmatige contacten met de werkgevers en werknemers weten wij maar al te goed dat er naast de zwarte vlek van Brussel in deze regio nog chauffeurs zijn waar onze sector zéér fier op mag zijn.

Wij willen niet dat er schande gesproken wordt over de Brusselse taxichauffeurs. Wij trachten hen door dit artikel nog eens extra een hart onder de riem te steken. Wij vragen wel zo veel

Dit vinden wij geen goed voorstel. Laat ons de problemen over het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te Brussel zelf oplossen. De goed gestructureerde ondernemingen van het Zaventemse passen wel de C.A.O.'s toe en dienen hiervoor niet te worden gestraft. Het zou onaanvaardbaar zijn de Brusselse taximarkt naar Zaventem uit te breiden, daar dit een verzieking van een gezonde markt betekent, en dit tegelijkertijd de verdwijning van bekwaame chauffeurs in de hand zal werken.

Wij zijn wel voorstander van het invoeren van het wettelijk maximum tarief, waardoor de kans dat de taxichauffeur een redelijk loon wordt gegarandeerd aanzienlijk groter wordt.

Wij willen als BTB ook strijden om het vervoer per taxi toegankelijker en socialer te maken voor iedereen, maar dit kan niet ten koste van het loon van de taxichauffeur. Zoals U weet staat het loon rechtstreeks in verhouding met de taximeter.

Als de taxitarieven in Brussel niet mogen stijgen en zelfs volgens de Heer Staatssecretaris naar beneden moeten, hoe garandeert men dan degelijke lonen voor onze chauffeurs? Zo kan de regering bijvoorbeeld voor de sociaal minst-begoeden een taxicheque in het leven roepen. Hierdoor wordt de taxi in Brussel ook voor hen toegankelijk. Zo kan het tarief naar de klant toe omlaag zonder dat de chauffeur minder loon zal ontvangen.

Tot slot, Mijnheer de Staatssecretaris, zullen wij erover waken dat geen enkele maatregel een negatieve impact heeft op het loon voor onze vakbekwaame chauffeurs. Laat ons samen naar een oplossing zoeken ?



DHL Aviation:

het logo is rood ...de verkiezingsuitslag des te meer

Niet minder dan 15 van de in totaal 20 te verdelen mandaten, voor Ondernemingsraad en voor het Comité voor Preventie en Bescherming op het Werk samen, zijn in handen van het ABVV.

Minder spectaculair maar even belangrijk is de dagelijkse bereikbaarheid en betrokkenheid van de delegaties voor hun collega's. Elk probleem van een werknemer, hoe klein ook, is voor de betrokkene belangrijk en vraagt om aandacht en een oplossing. Als je dit niet verwaarloost, weet de werknemer zich gesteund en groeit een bijna blindelings vertrouwen. Deze permanente inzet is op zijn minst even doorslaggevend voor verkiezingsuccessen als de grote syndicale strijdpunten.

En het mag nog even herhaald worden:

Voor de arbeiders waren er telkens vier vacante mandaten te begeven voor de Ondernemingsraad en het Comité voor Preventie en Bescherming. De ABVV/BTB-kandidaten hebben 6 van de 8 mandaten in de wacht gesleept. Dit is 75%, een score die ver boven het nationale gemiddelde uitstijgt. Daar zijn de ABVV/BTB-kandidaten terecht fier op. En ... het geeft de volle energie om met nog meer overtuiging en ondersteuning de belangen van de werknemers tot de onze te maken.

Bert Verhoogen,
Lid Ondernemingsraad, Europese Ondernemingsraad
en syndicale delegatie DHL.

Maar er is meer... Op het bedrijf zelf wordt de vakbond al meerdere jaren "geïdentificeerd" met de delegaties van het ABVV. Niet alleen als de media hun aandacht op DHL vestigen zijn de ABVV-delegaties in het getouw. Heel wat grote dossiers die tot sensibilisering en acties van het personeel hebben geleid, werden "geactiveerd" op initiatief van het ABVV. Specifiek bij de arbeiders heeft dit geleid tot het behoud van belangrijke verworvenheden en/of verbetering van de loons- en arbeidsvoorwaarden (anciënniteitsverhoging, de verhoogde verloning van de part-timers, de stop op flexibele werkroosters, het recht op pauze voor part-timers en natuurlijk de tewerkstellingsgarantie)

GARAGEPERSONEEL

Het sociaal akkoord van het garagepersoneel voorziet een stijging van de uurlonen met 6,- BEF op 01.05.2000.

Bovendien worden de lonen op die datum aangepast aan de evolutie van de gezondheidsindex, hetgeen eveneens een stijging met 1,31% meebrengt.

De loonsverhoging van 6,- BEF/uur wordt eerst toegepast, nadien wordt hierop de indexering berekend.

Hierna laten wij U de nieuwe lonen met ingang van 01.05.2000.

	39 u/week
Hulpwerkman voor "service"	329,- BEF
Hulpwerkman voor "service" na 10 jaar anciënniteit	343,- BEF
Hulpwerkman voor "service" na 20 jaar anciënniteit	360,- BEF
Hulpwerkman	343,- BEF
Hulpwerkman na 10 jaar anciënniteit	360,- BEF
Hulpwerkman na 20 jaar anciënniteit	377,- BEF
Geoefende hulpwerkman	377,- BEF
Geschoolde arbeider 2de categorie	418,- BEF
Geschoolde arbeider 1ste categorie	439,- BEF
Arbeider buiten categorie	470,- BEF

Samenwerking BTB-Metaal

Om de sites van Grâce-Hollogne, en meer bepaald de industriezone van Bierset, nog beter te kunnen vertegenwoordigen, werd overgegaan tot een samenwerking tussen BTB en de Metaal.

Tussen :

KAULEN Frida,
verantwoordelijke BTB Liège
Tel.: 04/221 96 50
Fax.: 04/221 95 82

GRIGNARD Thierry
voor de Metaalcentrale
Tel. : 04/221 95 66
Fax. : 04/221 95 62

Deze samenwerking werd opgestart om de bedrijven die zich in deze site bevinden beter te kunnen opvolgen en om op deze manier bij te dragen tot een efficiëntere service naar de leden toe.



Klant is koning?

Vorig jaar stelden haar ambtenaren 3.219 overtredingen vast bij vrachtwagens. Dit antwoordde Minister van Verkeer Isabelle Durant in februari op een parlementaire vraag van de Oostendse senator Didier Ramoudt. In geen enkel geval werd ook maar gezocht naar de verantwoordelijkheid van de klant. Dit kan niet volgens de senator. Hij vindt dat de klanten het onmogelijke verlangen van de transportbedrijven en de truckers.

314 Overtredingen hadden betrekking op de lading. Die was te zwaar, de afmetingen waren niet in orde of de aard ervan was niet juist aangeduid. In 2.905 van de gevallen had de chauffeur de rij- en rusttijden niet gerespecteerd. Deze cijfers komen van het Bestuur van Vervoer te Land. In werkelijkheid ligt het aantal overtredingen nog een stuk hoger want ook de rijkswacht en de gemeentepolitie controleren het wegvervoer.

In een kranteninterview zegt Ramoudt dat chauffeurs nogal eens verantwoordelijk gesteld worden voor overtredingen waaraan zij geen schuld hebben. Het zijn de klanten van de transportfirma's die de wet dicteren. Het "Just in Time"-principe van de klanten verhoogt de druk op de truckers. Bij geen van de 3.219 overtredingen werd een opdrachtgever mee verantwoordelijk gesteld. Nochtans bestaat er sinds juni 1999 een wet die dit mogelijk maakt. Maar de klant is koning. Een onderzoek naar de verantwoordelijkheid van de opdrachtgever wordt pas gestart als er tijdens de controle aanwijzingen zijn. Met andere woorden: als de chauffeur tegen de controleurs zegt dat de opdrachtgever verantwoordelijk is. En hier wringt het schoentje. Een trucker die zijn job wil houden beschuldigt zijn werkgever of de klant niet.

De liberale senator wil iets aan deze situatie doen. Hij stelt voor dat de stouwer, een werknemer van de klant, in een document verklaart dat de lading in orde is. Te zware lading, onregelmatige afmetingen, onjuiste aanduiding van de vracht: met dit document wordt het automatisch de verantwoordelijkheid van de opdrachtgever. Bovendien vindt Ramoudt dat de Europese Unie de regeling op rij- en rusttijden aan de realiteit moet aanpassen. De regeling bestaat al 35 jaar en houdt te weinig rekening met het aantal af te leggen kilometers. Het moet soepeler kunnen. Het is onzinnig dat een chauffeur die in files heeft vastgezet zijn wagen aan de kant moet zetten op een paar kilometers van de eindbestemming.

Als het goed is zeggen we het ook. De BTB vindt dat de voorstellen van Didier Ramoudt de goede weg opgaan. Maar alles kan beter. Dit is onze tip voor de senator. Het gerecht zou bij overtredingen op de rij- en rusttijden automatisch een onderzoek kunnen starten naar de verantwoordelijkheid van de opdrachtgever.

Tevens zou het de verkeersveiligheid ten goede komen indien de regeling van rij- en rusttijden ook rekening houdt met de gepresteerde arbeidstijd, zoals wij op Europees vlak reeds jaren eisen.

Hands free

De regering legt het gebruik van de GSM in de wagen aan banden. Vooropgesteld was, dat vanaf de maand juli 2000 een bestuurder tijdens het rijden nog alleen een handvrije telefoon mag gebruiken. Deze maatregel verhoogt de veiligheid op de weg en dat kan de BTB alleen maar toejuichen. Toch plaatsen we een syndicale voetnoot.

In Nederland staat een 29-jarige automobiliste terecht. Vorig jaar veroorzaakte ze een ongeval waarbij een motorrijder om het leven kwam. Het ongeval gebeurde terwijl de vrouw met haar mobiele telefoon naar een vriendin belde. Hoewel het gebruik van een GSM in de wagen bij onze Noorderburen niet verboden is riskeert ze 9 maanden gevangenisstraf en 2 jaar rijverbod.

Door tegelijkertijd te telefoneren en te rijden heeft de bestuurster zich "buitengewoon onvoorzichtig gedragen" motiveert de Officier van Justitie zijn aanklacht.

Deze anekdote uit de krant bewijst wat we al wisten. Telefoneren en sturen gaan niet samen. De regering heeft er goed aan gedaan om de gewone GSM voor de bestuurders te verbieden. Het is een beslissing die de veiligheid verhoogt. Geen wagens meer die op het middenvak zwalpen omdat de bestuurder de toetsen van zijn GSM niet vindt. Dat is een goede zaak voor al wie dagelijks de weg op moet. En dat zijn in de eerste plaats de beroepchauffeurs.

De nieuwe wet stelt echter wel een probleem voor ons. Veel werkgevers verwachten dat hun chauffeurs permanent bereikbaar zijn. Busbestuurders, truckers en koeriers moeten dikwijls om professionele redenen over een draadloze telefoon beschikken. Er kan hier voor de BTB echter geen sprake van zijn dat zij financieel opdraaien voor de nieuwe wetgeving. Het is aan de patroon om een zogenaamde "hands free kit" in zijn voertuigen te installeren. Geen handvrije telefoon, geen chauffeur bereikbaar. Duidelijker kan onze boodschap niet zijn.



Wie mag mij controleren in het kader van de EG-Verordeningen 3820/85 en 3821/85?

(rij- en rusttijden en gebruik van het controleapparaat in het wegvervoer)

Tijdens de laatste vergadering van de vakgroep Wegvervoer Oost Vlaanderen is er een discussie ontstaan in verband met wie de chauffeurs mag controleren op de rij- en rusttijden en rond het gebruik van het controleapparaat in het wegvervoer.

Het herlezen van de wetgeving leert ons dat buiten de rijkswacht en de gemeentelijke politie toch nog een aantal instanties het recht hebben controle uit te voeren in het kader van deze materie, met name de leden van het douanepersoneel in uniform bij de uitoefening van hun functie, de sociale inspecteurs en controleurs van het Ministerie van Tewerkstelling en Arbeid nadat ze zich hebben gelegitimeerd.

Kunnen eveneens controle uitvoeren in opdracht van de gerechtelijke politie: de ambtenaren en beambten van het Bestuur van het Vervoer te Land en de ambtenaren en beambten van het Hoog Comité van Toezicht. Deze laatste voeren meestal enkel in de bedrijven controle uit.

(Koninklijk Besluit d.d. 18 november 1994 - Belgisch Staatsblad d.d. 15 december 1994 - artikel 1)

Vermoeidheid is dodelijk.

Transportvakbonden voeren opnieuw actie voor een arbeidstijdsverkortening voor alle chauffeurs

De Internationale Federatie van Transportarbeiders (ITF), en de bij hen over de hele wereld aangesloten transportvakbonden zullen ook dit jaar actie voeren op 4 oktober voor meer veiligheid en zekerheid op de weg voor iedereen. ITF en ETF doen een oproep om een einde te stellen aan de buitensporige rijtijden, de ongevallen veroorzaakt door vermoeidheid en de chronische ziektegevallen bij beroepschauffeurs. Vorig jaar kende de actie navolging in 59 landen.

De Europese transportarbeidersbonden zullen hun actie reeds aanvangen in Luxemburg op 2 oktober omdat op die dag de Europese Raad voor Transportministers daar bijeenkomt. Op de agenda staat nogmaals de bespreking van het voorstel van de Europese Commissie om ook het rijdend personeel van de sector van het vervoer over de weg te vatten onder een directie die de arbeidstijden regelt.

Wij willen Europa blijvend onder druk te zetten om zo snel mogelijk tot een gemeenschappelijk standpunt te komen over een directie die minimaal volgende elementen bevat :

- Een gemiddelde wekelijkse arbeidstijd van 48 u en een maximale wekelijkse arbeidstijd van 60 u voor alle beroepschauffeurs ;
- Alle tijd ter beschikking van de werkgever moet worden beschouwd als arbeidstijd ;
- Behoorlijke rusttijden en pauzes moeten worden vastgelegd;
- Er moet rekening worden gehouden met het verhoogd risico van nachtarbeid voor de gezondheid van de chauffeurs en voor de verkeersveiligheid ;
- Geen afwijkingen van de vastgelegde minima;
- Een herziening van het veiligheidsreglement, beter gekend als 3820/85, om het aan te passen aan het nieuwe voorstel van Europese richtlijn.

Wij hopen dat alle leden en militanten actief aan de geplande acties zullen deelnemen, en rekenen op jullie solidariteit op 2 en 4 oktober 2000.

Veiligheid nog altijd groot probleem

Het Fonds voor Arbeidsongevallen nam het goederentransport over de weg onder de loep. In een lijvige nota analyseert het Fonds de ongevallen die in 1998 gebeurden in de sector goederenvervoer en verhuisdiensten. Het verslag vergelijkt de sector ook met het geheel van de privé-sector in België. Jammer genoeg zijn de cijfers niet fraai. In het goederentransport heeft een arbeider 1,5 keer meer kans op een arbeidsongeval. En dit arbeidsongeval is 2,4 keer ernstiger dan een doorsnee ongeval in de privé-sector.

In 1998 waren er in het goederentransport 5.810 arbeidsongevallen voor een totaal van 48.000 werknemers. 1.920 Ongevallen waren zonder veel erg. Bij 3.267 gevallen was het slachtoffer tijdelijk arbeidsongeschikt. Er waren 610 arbeiders die er een blijvende ongeschiktheid aan overhielden en er vielen jammer genoeg ook nog 13 doden.

Als we de ongevallen van dichtbij bekijken vallen een paar zaken op. Gezien de aard van de sector is het logisch dat in een kwart van de gevallen een voertuig was betrokken. 22% van de ongevallen werd veroorzaakt "door contact met een bewegend voorwerp". Datzelfde voertuig wellicht. Eén op vier van de ernstige ongevallen met tijdelijke of blijvende ongeschiktheid was te wijten aan "een val van een hoger gelegen vlak". Bijvoorbeeld een laadplatform.

De gevaarlijkste dag is de maandag. Die dag loopt een chauffeur of verhuizer de meeste kans op een ongeval. Het aantal daalt naarmate de week vordert. De meeste ongevallen gebeuren tussen 10 en 11 uur in de voormiddag en tussen 2 en 3 uur in de namiddag. De gevaarlijke maanden zijn juni, september en oktober.

Meer dan 1/3de van de slachtoffers zat in de leeftijdsklasse van 30 tot 39 jaar. Ongeveer een kwart van de getroffen arbeiders was tussen de 40 en 49 jaar. Werknemers die ouder zijn dan 50 lopen minder kans op een ongeval. Maar als ze er één hebben zijn de gevolgen ernstiger. Bij een arbeidsongeval in het goederenvervoer ligt de leeftijd van het slachtoffer duidelijk hoger dan bij een doorsnee ongeval in de hele privé-sector. Hoe groter de onderneming hoe kleiner de kans op een ongeval.

De kans dat een arbeidsongeval een dodelijke afloop kent ligt in de sector goederentransport jammer genoeg drie keer hoger dan in de hele privé-sector. In 1998 was bijna één op tien dodelijke arbeidsongevallen in België er één in de sector goederenvervoer op de weg.

De studie van het Fonds voor Arbeidsongevallen bevestigt nog maar eens wat we al wisten. Het goederentransport is één van de gevaarlijkste sectoren. Onze slogan "Vermoeidheid is dodelijk" blijft spijtig genoeg nog altijd even actueel. Maar de BTB zal actie blijven voeren om de arbeidsveiligheid in de sector te verbeteren.

We maken alvast een afspraak voor de Europese actiedag van het wegtransport op maandag 2 oktober 2000 en voor de internationale actiedag op woensdag 4 oktober 2000.

Sweatshops on wheels

Op 11 mei jongstleden organiseerde het Europees Vakbondsinstituut een bijeenkomst met als gast-spreker Michael Belzer, auteur van het boek "Sweatshops on Wheels, winners and Losers in Trucking Deregulation".

Deze Amerikaanse professor, zelf ooit begonnen als vrachtwagenchauffeur, schetste in zijn uiteenzetting de evolutie van de wegvervoersector in de Verenigde Staten van Amerika. Meer bepaald beschrijft hij de effecten van de toenemende concurrentie. Sinds de deregulering van de sector in 1980 is de concurrentie hier immers enorm toegenomen. Het gevolg hiervan is dat veel vrachtwagenchauffeurs niet kunnen genieten van een gewaarborgd minimumloon, vaak meer dan 60 uur moeten werken om nog maar genoeg te verdienen om rond te komen. Ongeveer 25 % van de tijd dat zij ter beschikking staan van hun werkgever wordt niet betaald. Het boek van Michael Belzer toont aan hoe 20 jaar van deregulatie in de VS het leven van de vrachtwagenchauffeurs heeft veranderd. Zo moeten zij langer werken voor

minder loon. Zij worden aanhoudend verplicht lang te wachten voor het laden en lossen. Deze arbeidsomstandigheden roepen een beeld op van de arbeidsomstandigheden in de fabrieken in de 19de eeuw, waar voor een hongerloon gewerkt werd, in het engels "sweatshops" genoemd.

Michael Belzer legt de verantwoordelijkheid niet enkel bij de werkgevers in de transportsector maar stelt dat een niet gereglementeerde markt zeer negatieve effecten kan hebben voor de levens- en arbeidsomstandigheden van werknemers in zeer specifieke sectoren. De parallel naar Europa is zeer snel getrokken. Ook hier zorgt de spiraal van de moordende concurrentie ervoor dat de wegvervoerders geen eerlijke prijzen meer krijgen om uit de kosten te geraken. De concurrentie wordt dan maar al te vaak gevoerd op de rug van de vrachtwagenchauffeur.

Dit boek komt net op tijd om aan de Europese beleidsvoerders aan te tonen dat een eengemaakte economische markt moet samenvallen met een harmonisering van de sociale maatregelen. Hopelijk gooit men in Europa ook het kind niet met het badwater weg.



Het Tij Keren

Zaterdag 30 september 2000 Vanaf 14u. Antwerpen

Een week voor de gemeenteraad-verkiezingen zetten het ABVV en tal van andere organisaties de basiswaarden van onze democratie in de schijnwerpers. "Het Tij keren" wordt een grote manifestatie voor Democratie, Verdraagzaamheid en Solidariteit.



Naast de verschillende debatten zijn er de optredens van St.Andries MC & ABN, Raymond van het Groenewoud, de LSP-Band en Vuile Mong. Het geheel wordt gepresenteerd door Felice. De kinderen kunnen terecht bij het Circus Ronaldo, het springkasteel, de schminkstand enz.

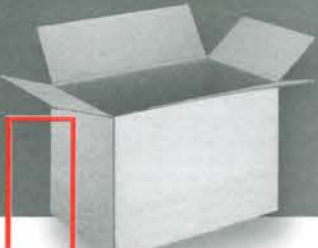
De BTB roept zijn leden en militanten op om massaal aanwezig te zijn op deze kleurrijke manifestatie. Meer informatie is te verkrijgen bij de gewestelijke afdelingen van BTB en ABVV.

Rij- en rusttijden in Frankrijk

Het decreet nr. 95-602 van 5 mei 1995 bepaalt de boetes voor overtredingen op de EG-Verordening met betrekking tot de rij- en rusttijden.

De hierna opgesomde overtredingen zijn overtredingen van de 5de klasse, welke worden bestraft met een boete van 10.000,- FF en verschijning voor de rechtbank.

- Overschrijding van de maximale rijtijden met meer dan 20%.
- Vermindering van de dagelijkse rusttijd tot minder dan 6 u.
- Wekelijkse rusttijd minder dan 20 u.
- Gebruik door de chauffeur van één enkel registratieblad (tachograafschijf) voor een periode langer dan 24 u.
- Het niet kunnen voorleggen van het registratieblad dat zich aan boord van het controle-apparaat moet bevinden.
- Het gebruik van meerdere registratiebladen door eenzelfde chauffeur voor eenzelfde dag.



Verlenging van de opzegtermijnen

Op 20.12.1999 werd in de Nationale Arbeidsraad een C.A.O. afgesloten waarbij de opzegtermijnen van de arbeiders verlengd worden. Dit is C.A.O. nr. 75. Een eerste stap in het kader van het gelijkschakelen van het statuut van een bediende en een arbeider.

Opgelet : alleen de opzegtermijnen uitgaande van de werkgever worden verlengd !
Deze wet gaat in voege op 01.10.2000 met uitzondering voor de opzegtermijn voor de werknemers met meer dan 20 jaar dienst in dezelfde firma. Deze regeling ging reeds in op 01.01.2000.

De opzeg uitgaande van de werkgever

Anciënniteit	Opzegtermijnen
Minder dan 6 maanden dienst zonder speciale voorziening in het arbeidscontract of -reglement	28 kalenderdagen of 4 weken
Minder dan 6 maanden dienst met speciale voorziening in het arbeidscontract of -reglement	7 kalenderdagen of 1 week
Van 6 maanden tot minder dan 5 jaar anciënniteit	35 kalenderdagen of 5 weken
Van 5 jaar tot minder dan 10 jaar anciënniteit	42 kalenderdagen of 6 weken
Van 10 jaar tot minder dan 15 jaar anciënniteit	56 kalenderdagen of 8 weken
Van 15 jaar tot minder dan 20 jaar anciënniteit	84 kalenderdagen of 12 weken
Vanaf 20 jaar dienst	112 dagen of 16 weken
Ter herinnering : de opzeg uitgaande van de werknemer-arbeider	
Minder dan 6 maanden dienst zonder speciale voorziening in het arbeidscontract of -reglement	14 kalenderdagen of 2 weken
Minder dan 6 maanden met speciale voorziening in het arbeidscontract of -reglement	3 kalenderdagen
Van 6 maanden tot minder dan 20 jaar anciënniteit	14 kalenderdagen of 2 weken
Vanaf 20 jaar dienst	28 kalenderdagen of 4 weken

Meer controles op ADR-vervoer aan Kennedytunnel Antwerpen

Het vervoer van springstoffen en licht ontvlambare transporten via de Kennedytunnel in Antwerpen is strikt verboden. Bij controles blijkt echter dat sommige vervoerders zich niet aan dit verbod houden.

Het alternatief is immers een omweg via Temse of een oversteek door de dure Liefkenshoektunnel. Alleen al tijdens de twee controles per maand die in 1999 werden uitgevoerd, werden 200 ADR-vrachtwagens met verboden producten onderschept. Om deze reden heeft Minister van Binnenlandse Zaken Duquesne opdracht gegeven om meer controles uit te voeren. Dagelijks rijden er zo'n 120.000 voertuigen door de Kennedytunnel. Het zou dan ook rampzalig zijn moest deze tunnel vb.

door een brand, zoals in de Mont-Blanc-tunnel, voor enkele maanden onbruikbaar zijn.

Ook het feit dat niet alle ADR-transporten verboden zijn bemoeilijkt de controles aanzienlijk. Dat is ook het standpunt van de Rijkswacht. Zij zouden liever alle ADR-transporten door de Kennedytunnel verboden zien. De controle zou veel gemakkelijker worden en bovendien rekenen zij hiermee op een, zij het bescheiden, vermindering van de verkeersdruk op de Ring.

Als tegemoetkoming zou bv. de Liefkenshoektunnel voor dergelijke transporten tolvrij kunnen worden gemaakt. Nu is er reeds door Vlaams Minister Stevaert een akkoord bereikt met de uitbaters van de tunnel dat de toltunnel gratis wordt in geval van "calamiteit". De Vlaamse overheid zou dan de minderinkomsten voor zijn rekening nemen. De praktische uitwerking hiervan zal echter ook nog niet voor vandaag of morgen zijn.

Nieuws uit de gewesten Antwerpen - Waasland

Overdonderende overwinning!! Zo mag de uitslag in onze regio wel genoemd worden. Vooral dankzij de inzet van onze militanten-kandidaten en de trouw van onze leden, en mits de ondersteuning van ons gewestelijk secretariaat zijn wij erin geslaagd de C.V.D. ver achter ons te laten in het behalen van zetels voor de Ondernemingsraad en het Comité Preventie en Bescherming.

Na alle resultaten te hebben verwerkt - op drie bedrijven na welke pas verkiezingen organiseerden nadat zij door ons via de arbeidsrechtbank hiertoe werden gedwongen - kwamen wij tot de volgende resultaten :

2000		
Totaal aantal zetels BTB	86	51%
Totaal aantal zetels CVD	54	32%
Totaal aantal zetels ACLVB	28	17%
1995		
Totaal aantal zetels BTB	66	41%
Totaal aantal zetels CVD	70	43%
Totaal aantal zetels ACLVB	26	16%

D.w.z dat de C.V.D. maar liefst 16 zetels heeft verloren en de B.T.B 20 zetels gewonnen. Zelfs in de taxisector behalen wij de meerderheid ! Wij zijn ervan overtuigd dat onze grote overwinning te danken is aan de niet aflatende inzet en toewijding van onze afgevaardigden en militanten in de bedrijven waardoor zij meer dan eens goede resultaten behaalden op het vlak van de verbetering van de werkomstandigheden. Hun inzet werd dan ook beloond door de kiezer welke deze verbeteringen naar waarde wist te schatten.

Uit de uitslag blijkt eens te meer dat het vakbondswerk op de vloer meer respect afdwingt van de werknemers en zelfs werkgevers. Dat het in grote getale uitdelen van gadgets en het enkel maken van beloftes, vandaag de dag de kiezer weinig kan bekoren. Wij blijven na de overwinningroeis echter niet bij de pakken zitten en zullen verder werken samen met al onze nieuw-verkozenen voor nog betere werkomstandigheden en loonsvoorwaarden. Kortom om een betere wereld voor alle arbeiders te kunnen waarborgen.

Tot slot willen wij alle kandidaten, militanten en délégués nogmaals bedanken voor hun inzet en eveneens de kiezer voor de gerichte en weloverwogen keuze die hij gemaakt heeft.

Proficiat ! ! ! !

Rood is eens te meer troef in de transport- en logistieke sector.

Het verkeer, altijd een beetje oorlog?

Elke dag zijn er steeds meer mensen op weg. Het verkeersvolume neemt toe, de frustraties eveneens. Hoe meer obstakels er zijn, hoe groter het risico op ergernis, en bijgevolg ook het risico op "onverantwoord" gedrag. Gelijklopend met de groei van het wagenpark stijgt de stress bij alle weggebruikers.

De anderen

Bestuurders zijn zeer vaak ontstemd, geïrriteerd, zelfs agressief. Volgens een recent onderzoek hebben drie Europeanen op vier de indruk dat de agressie in het verkeer toeneemt. Eigenaardig genoeg verklaren de meeste bestuurders dat het "de anderen" zijn die steeds agressiever worden. Zelf hebben ze natuurlijk nog nooit met de lichten geknipperd, beledigende gebaren gemaakt of iemand de pas afgesneden...

Sneeuwbaaleffect

De meest voorkomende vormen van agressief gedrag zijn obsce- ne gebaren (56%), met de lichten knipperen (53%), bumperkleven (43%), verbale aanvallen (39%) en een bestuurder opzettelijk de doorgang belemmeren (28%).

Wie de huid volgescholden krijgt omdat hij misschien een fout maakte, loopt het risico om zelf agressief te reageren. Zo kan er een sneeuwbaaleffect ontstaan, een spiraal van agressie waar nog moeilijk aan te ontkomen valt. Als het niet meezit kan dat leiden tot vechtpartijen of ongevallen waarbij soms zelfs zwaargewonden of doden vallen. Deze tragische incidenten halen dan de krantenkoppen.

Maar er zijn ook andere vormen van agressie die veel minder in de pers aan bod komen. Zo is er een boel irriterend gedrag dat zowel de verkeersveiligheid als de verkeersleefbaarheid schaadt. Onderzoek heeft uitgewezen dat op de autosnelweg het meest irritatie wordt opgewekt door bestuurders die van rijstrook veranderen zonder de richtingaanwijzers aan te zetten (54%). Binnen de bebouwde kom ergert men zich vooral aan bestuurders die in dubbele file stilstaan (64%).

Vanwaar al die agressie?

We zeiden het al: drukker verkeer leidt tot meer stress en ergernis. Maar er is meer dan dat. Verkeersmanoeuvres duren meestal slechts enkele seconden. Als er iemand een fout maakt is er slechts zeer weinig tijd om "correct" te reageren. Vaak worden we overvallen door de emotie van het moment, en rest er geen tijd om even na te denken. Al te vlug interpreteren we de fouten van anderen als een "aanval", terwijl dat in werkelijkheid vaak niet zo is. Ook de anonimiteit is een probleem: beschut in de cocon van ons voertuig zijn we vlugger geneigd om agressief te worden. Omdat we toch steeds in beweging zijn, denken we steeds aan de bedreiging te kunnen ontsnappen. En tenslotte betekent de auto voor veel mensen meer dan alleen maar een vervoermiddel. De auto staat voor macht en zelfbevestiging. Iedere "aanslag" op hun auto, hoe klein ook, is een aanslag op hun persoon. Dit versterkt nog hun agressieve houding tegenover de andere weggebruikers. Ook andere zaken zoals uiterlijk vertoon, status, het beeld van de auto in de reclame en zelfs de weersomstandigheden spelen een rol.

Oplossingen

Verkeersagressie is zeer moeilijk te bestrijden omdat het fenomeen heel veel vormen kan aannemen. Bovendien gebeurt verkeersagressie meestal heel kortstondig. Politie of rijkswacht hebben dus veel moeite om agressievelingen te betrappen.

Een wondermiddel bestaat er niet. De oplossing van het probleem ligt in een combinatie van maatregelen: campagnes voor meer hoffelijkheid in het verkeer, onze kinderen van jong af aan het juiste verkeersgedrag bijbrengen, extra aandacht voor het probleem in de rij scholen, gepaste straffen voor wie over de schreef gaat. Maar wellicht het beste middel om de verkeersagressie te bestrijden is het probleem bij de wortel aan te pakken. Dat kan door de mobiliteit van alle weggebruikers te verbeteren: beter openbaar vervoer, maatregelen om het fietsen en te voet gaan te bevorderen,...

Stress-cirkel doorbreken

Voor beroepschauffeurs, die vanzelfsprekend meer dan de gemiddelde bestuurder met verkeersagressie geconfronteerd worden, is het belangrijk om te leren op de juiste manier met stress om te gaan. De stress-cirkel doorbreken en je wapenen tegen frustraties is immers onontbeerlijk om veilig het verkeer

door te komen. Ook reageren op agressieve reacties van andere weggebruikers zonder dat de situatie uit de hand loopt, kan je leren. Daarmee is echter niet gezegd dat alle verantwoordelijkheid bij de chauffeur ligt: werkdruk en planning zijn aspecten waar ook de werkgever kan aan verhelpen.

Ondertussen zijn we al een hele stap verder als we er ons van bewust worden dat de weg iedereen toebehoort, en dat we hem dus moeten delen met de anderen. Een beetje meer wederzijds begrip en burgerzin in het verkeer is echt geen luxe, het is een pure noodzaak.

Werner DE DOBBELEER,
Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid

Het meest irriterende gedrag...

Op de autosnelweg:

- Zonder knipperen van rijstrook veranderen (54%);
- Zo lang mogelijk op de linkerrijstrook blijven rijden en slechts op het allerlaatste moment naar rechts gaan om de afrit te nemen (49%);
- Op de pechstrook voorbijsteken bij fileverkeer (49%).

In de stad en op de autoweg:

- Met de lichten knipperen (67%);
- Een file voorbijsteken om er helemaal vooraan tussen te dringen (58%);
- Bij een wegversmalling slechts op het laatste ogenblik invoegen (41%).

In de stad:

- Stilstaan in dubbele file terwijl er in de nabijheid een parkeerplaats beschikbaar is (64%);
- Zich op een overvol kruispunt begeven en zo de automobilisten uit de andere richting de weg versperren (60%);
- Van rijstrook veranderen zonder de richtingaanwijzers te gebruiken (57%).

(bron: RYD-Secura Forum)

Inschrijfstrook

GEEF DE ONDERSTAANDE INSCHRIJFSTROOK AAN EEN COLLEGA
DIE NOG NIET BIJ DE BTB WEGVERVOER IS AANGESLOTEN.

Naam :

Voor naam :

Straat en huisnummer :

Gemeente en postnummer :

Rijksregisternummer :

Telefoonnummer :

Tewerkgesteld bij de firma :

Adres firma :

Functie :

Strook terug te sturen aan het plaatselijk BTB-secretariaat.

Gezond eten is fit rijden

Wat is er hartelijker dan
een truckersrestaurant
op het middaguur ?
De stress van de
weg maakt plaats
voor vriendschap
en goed eten.

Opgelet echter voor het overmatig gebruik van vetten ! Biefstuk met frietjes, eventueel voorafgegaan door een smakelijke charcuterieschotel. Lekkere gebakjes of een ijsje toe. En dan zwijgen we nog over de traditionele kaasschotels die bij voorbeeld in gans Frankrijk te verkrijgen zijn.

Elke dag op een dergelijke manier eten is schadelijk voor de gezondheid en verandert de waakzaamheid achter het stuur. De aders verstopen onder invloed van cholesterol welke overvloedig aanwezig is in dergelijke voeding, wat onder meer kan leiden tot hartinfarcten. De moeilijke vertering van deze vetten leidt in de volgende uren tot slaperigheid, welke niet kan worden verholpen door het drinken van enkele koppen koffie.

Het ideale middagmaal

Het ideale middagmaal is eigenlijk geïnspireerd op het eetpatroon van de Middellandse Zee-gebieden en bestaat onder meer uit een voorgerecht als een rauwkostsalade of bij voorbeeld tomaatjes gekruid en op smaak gebracht met olijfolie. Het hoofdgerecht moet het grootste deel van de calorieën en de proteïnen leveren. Best kan de voorkeur gegeven worden aan vis of wit vlees zoals kip, kalkoen,... Het is echt niet nodig om elke dag rood vlees te eten, de nodige hoeveelheid proteïnen kan ook uit andere bronnen worden opgenomen. Groene gekookte of gestoomde groenten zouden eigenlijk altijd deel moeten uitmaken van het middageten.

Opgepast met sauzen, rijk aan calorieën en verborgen vetten.

Een portie kaas op een sneetje brood zorgt voor de nodige hoeveelheid calcium, nodig voor een stevig skelet. Het is ook niet nodig om op het brood nog boter te smeren, de kaas bevat reeds voldoende vetstoffen.

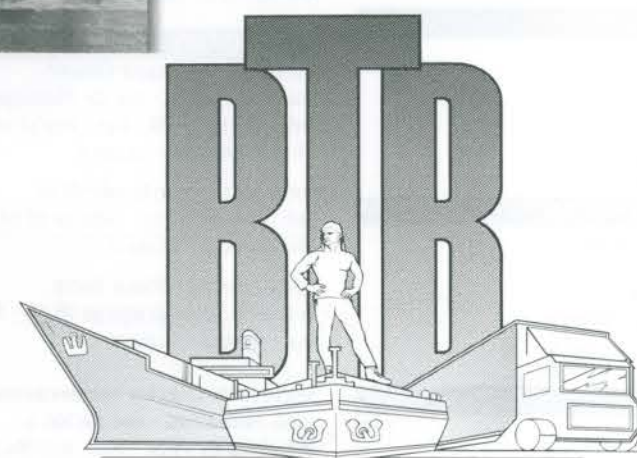
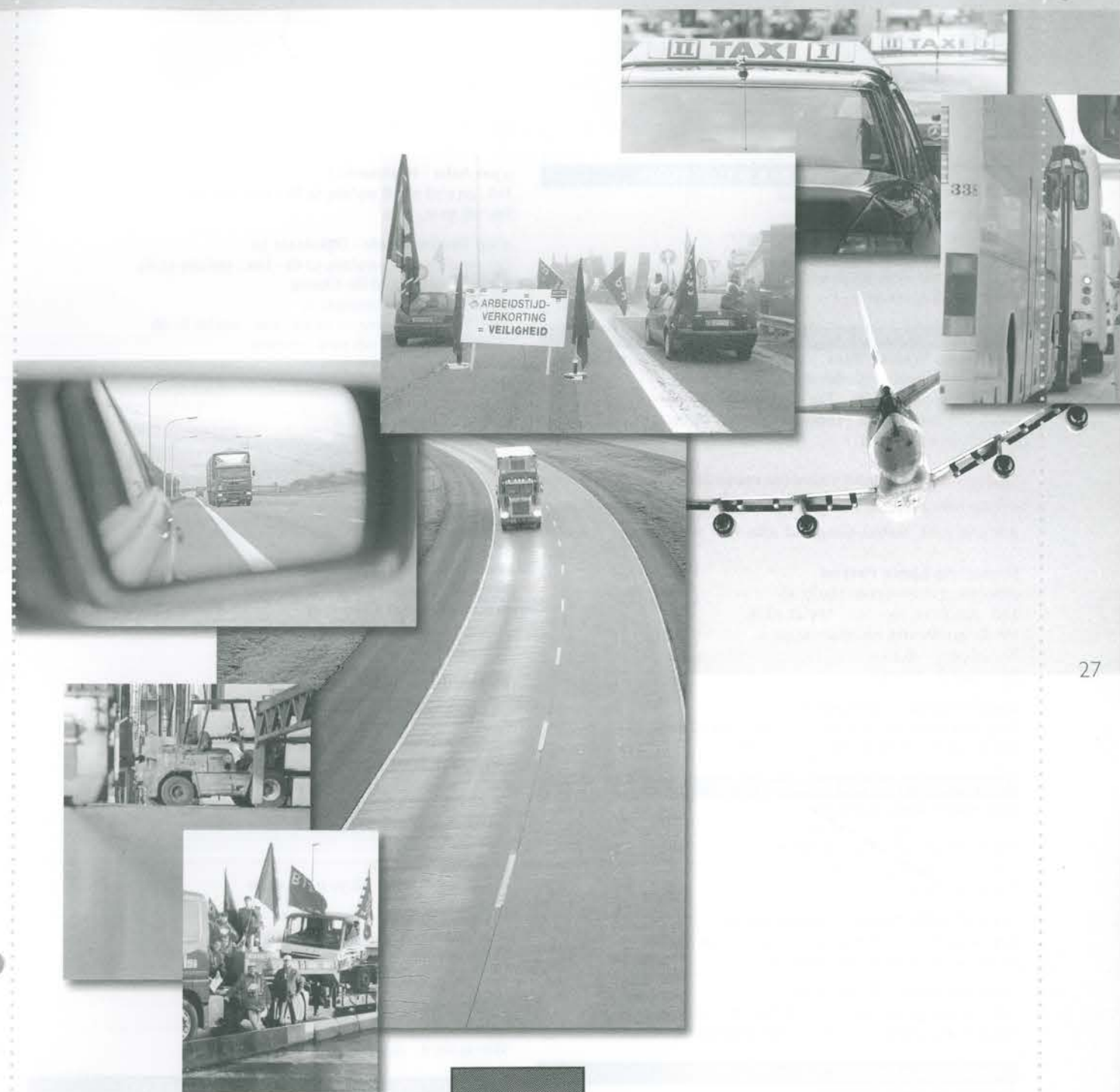
Rond de maaltijd af met vers fruit of een melkproduct.

De hoeveelheid calorieën die U op deze manier binnenkrijgt is zeker voldoende tot aan de volgende lichte maaltijd.

Om duidelijk te zijn, de charcuterieschotel, de traditionele biefstuk met frietjes, het ijsje en de gebakjes zijn schadelijk voor de gezondheid indien zij dagelijks worden gegeten, jaar na jaar.

Reserveer deze enkel voor het weekend en geef op weekdagen de voorkeur aan kwaliteit.

Artikel uit "CFDT Transports"



BTB Wegvervoer bedankt zijn trouwe kiezers en vastberaden kandidaten voor hun inzet en behaalde resultaten !