



FEDERAAL SECRETARIAAT BTB WEGVERVOER

Frank Van Thillo • federaal secretaris

Paardenmarkt 66 - 2000 Antwerpen 1
vanthillo.btb@skynet.be

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
Walter Baes: w.baes@planetinternet.be

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

Secretaris Lieve Pattyn

2300 Turnhout - Grote Markt 48

Lieve Pattyn: ABVTKD.Turnhout@computron.be

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

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Secretaris Rudy Sneyder

1000 Brussel - Watteestraat 2

ubotbtb.bxl@belgacom.net

Tel.: 02/511 87 68 - Fax.: 02/511 81 46

Ma - di - wo - do - vrij: 09.00 u - 12.00 u

ma-di-woe: 13.00 u - 16.00 u

PROVINCIE VLAAMS BRABANT

Secretaris Rudy Sneyder

3000 Leuven - Maria Theresiastraat 119

Tel.: 016/22 22 05 - 02/511 87 68 Fax.: 02/511 81 46

Do 14.00 u - 16.30 u + na afspraak

1800 Vilvoorde - Mechelsestraat 6 - cdierckx@pi.be

Tel.: 02/253 94 44 - 02/511 87 68 Fax.: 02/253 44 41

Ma-wo-vrij: 09.00 u - 12.00 u + na afspraak

PROVINCIE LIMBURG

Secretaris Eddy Graller

3500 Hasselt - Martelarenlaan 5

Eddy Graller: btb.limburg@skynet.be

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

PROVINCIE OOST-VLAANDEREN

Secretaris Werner De Clercq

9000 Gent - Vrijdagmarkt 9

Werner De Clercq: wernerdeclercq.btb@yucom.be

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

Gerard De Clercq: gerard.declercq@accg.be

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

Walter Baes: w.baes@planetinternet.be

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 - 15.00 u

PROVINCIE WEST-VLAANDEREN

Secretaris René Degryse

8800 Roeselare - Zuidpand Zuidstraat 22 b 22

René Degryse: degrijse.rene@itiner.be

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

8400 Oostende - J.Peurquaetstraat 27

btb2.oostende@belgacom.net

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 - btbzee@pi.be

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 - Zilverstraat 43 (Bureel 226)

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

ubot_hainaut_bw@hotmail.com

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

op het werk

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

afgiftekantoor: Antwerpen X

Driemaandelijks tijdschrift
jan-febr-maart 2001

verantwoordelijke uitgever:
Frank Van Thillo
Paardenmarkt 66
2000 Antwerpen 1

In dit nummer info over

4→ Staking bij De Lijn en

pachters grandioos succes

10→ De dode hoek in het

vrachtverkeer **11→ Vrouwen**

en migranten achter het stuur

13→ Taxi's: Catastrofe voor

tewerkstelling nipt vermeden

16→ BTB kiest **nieuwe lei-**

ding... **18→ Aids** in Afrika

beroepschauffeurs zijn een risi-

cogroep **19→ zwangerschaps-**

rust - moederschapsverlof

22→ De grote stressenquête

24→ Interprofessioneel

Akkoord 2001-2002 **25→**

Voorzichtig met vluchtelingen

ABVV Belgische TransportarbeidersBond



inhoud

Editoriaal	3
Autobussen en autocars	4
Verhuizingen	7
Handel in brandstoffen	8
Goederenvervoer en -behandeling	9
Taxi's	12
Afhandeling op luchthavens	14
Allerlei	16

colofon

Frank Van Thillo **Redactie**
 René Degryse
 Werner De Clercq
 Véronique De Roeck
 Carine Dierckx
 Luc Van Overberghe
 Belgisch Instituut
 voor Verkeersveiligheid
 De Nieuwe Werker

Sabrina Vandierendonck **Foto's**
 Werner De Clercq
 ITF

Arnout Fierens **Cartoon's**

editoriaal

De BTB is er voor de leden

Op 9 februari vond in het transporthuis te Antwerpen een bijzonder statutair congres van de Belgische Transportarbeidersbond plaats. Een uitgebreid verslag van dit congres vindt U verder in dit nummer.



de BTB bepaald worden. Zij werken immers aan de basis en weten het best waar de problemen zijn. Maar deze democratische besluitvorming is in onze centrale bijzonder moeilijk omdat onze leden immers zelden of nooit op het bedrijf zijn, bovendien zijn velen meer dan zes dagen van de week in het buitenland. Daarom moeten wij extra inspanningen doen om naar de leden toe te werken.

Stress een vakbondszaak

Vanaf deze maand zullen onze secretarissen, delegees en militanten naar de bedrijven trekken om zich via een goed uitgewerkte enquête een nauwkeurig beeld te vormen van de oorzaken en de gevolgen van stress op uw bedrijf en in onze sector. De enquête moet ons niet enkel informatie verstrekken om standpunten in te nemen naar werkgevers en overheid, maar is ook een instrument om via onze militanten met onze leden in contact te komen.

De leden moeten immers kunnen voelen dat de BTB een groep van mensen is die constant met juiste problemen bezig is en er oplossingen voor zoekt of afdwingt.

Afscheid van de Voorzitter

Op 9 februari namen we tevens afscheid van BTB-Voorzitter Fons Geeraerts, die met pensioen gaat en opgevolgd wordt door Ivan Victor. Hoewel niet altijd voor de buitenstaander zichtbaar, heeft Fons veel betekend voor de afdeling wegvervoer en logistiek. Als we op het congres een syndicale strategie konden voorstellen, ligt hij hier mee aan de basis. Bovendien laat hij een weliswaar kleine, maar zeer krachtadige centrale achter, die de toekomstige syndicale werking veilig stelt.

Democratische werking

Belangrijk is echter dat we van de afdeling wegvervoer en logistiek een strijdbare afdeling willen maken, die door middel van propaganda en acties betere loon- en arbeidsvoorwaarden afdwingt. Dit kan enkel indien we onze leden en militanten dichter betrekken bij de syndicale besluitvorming.

Reeds herhaalde malen is immers gebleken dat we in onze sectoren niet moeten rekenen op de werkgevers voor het uitdragen van een sociaal-economische visie op lange termijn. Als we dit als vakbond niet zelf doen zal het uitblijven van een sectorale strategie een zware hypotheek leggen op onze toekomst. Hoe de sector er moet uitzien, moet mede door al de leden van

Frank Van Thillo
 Federaal Secretaris

Autobussen & autocars

Staking bij De Lijn en pachters grandioos succes

Vrijdag 19 januari reden er geen lijnbussen in Vlaanderen.

De staking bij de openbare Vlaamse Vervoersmaatschappij, kortweg De Lijn, en bij de private busbedrijven die rijden op de verpachte trajecten werd massaal opgevolgd. In Brussel betoogden een 1.500-tal militanten van de overheidsbonden en de BTB voor het kabinet van Vlaams Minister Stevaert.

Zowel voor de betaalstaking van 21 december 2000 als voor de staking van 19 januari trokken ACOD-Tram-Bus-Metro en BTB-Wegvervoer & Logistiek gezamenlijk op. Dit ligt voor de hand. Ongeacht de werkgever zijn de belangen van de bestuurders van lijnbussen dezelfde. Al snel bleek dat solidariteit tussen de chauffeurs van De Lijn en de chauffeurs van de pachters loont. Amper 10 dagen na de staking konden de overheidsbonden met de directie van De Lijn een nieuwe CAO afsluiten voor de periode 2001-2002. Deze CAO bij De Lijn versterkt de positie van de BTB voor de komende onderhandelingen met de werkgeversfederatie van de pachters (FBAA).

Door de nieuwe CAO krijgen de chauffeurs van De Lijn dit en volgend jaar een aanzienlijke koopkrachtverhoging. De Belgische Transportarbeidersbond gaat nu alles doen om het goede onderhandelingsresultaat van de kameraden van de ACOD te verzilveren in een CAO voor de werknemers bij de pachters. Want als de Vlaamse Vervoersmaatschappij een lijn verpacht aan een privé-busonderneming gaat het lastenboek - zeg maar het gedetailleerde contract - uit van de uren en de lonen bij De Lijn. Maar voor deze koppeling van gelijke loon- en



arbeidsomstandigheden moet ook nog eens geknokt worden in afzonderlijke onderhandelingen met de FBAA. Daarom staat helemaal boven aan de bundel de eis om de loonevolutie bij de Vlaamse vervoersmaatschappij te volgen. Voor de BTB is de CAO bij De Lijn een eerste gewonnen match maar moet de finale nog gespeeld worden.

Aan onze belangrijkste eis, namelijk dat de lonen bij de pachters de evolutie van de VVM blijven volgen, is ondertussen voldaan.



Blijven nog te realiseren:

1. Een modern en volwaardig statuut van de syndicaal afgevaardigde, met duidelijke afspraken over de aanstelling (met een verlaging van de huidige drempels), en de rechten en plichten van de syndicaal afgevaardigde.
2. Een sectorale aanvullende pensioenregeling.
3. Vergoeding privé-verplaatsing.
4. Gelijkschakeling van de verschillende vergoedingen.
5. Permanente vorming.



Nieuwe CAO bij De Lijn, een eerste overwinning.

Hieronder worden de passages uit de nieuwe CAO die de werknemers bij de pachters aanbelangen letterlijk overgenomen.

1. KOOPKRACHTVERHOOGING

- Vanaf 01.03.01: koopkrachtverhoging van 15,-BEF per uur.
- Vanaf 01.03.02: koopkrachtverhoging van 1%.
- Vanaf 01.07.02: koopkrachtverhoging van 2%.
- 4^{de} en 5^{de} dag van de vierde week vakantie (uitvoering van het Interprofessioneel Akkoord).

2. LOOPBAAN CHAUFFEUR

Er wordt een loopbaan voor de chauffeur ingevoerd als volgt:

- Vanaf 01.09.01: +3,-BEF voor de chauffeurs met 10 jaar of meer dienstanciënniteit.
- Vanaf 01.09.02: +3,-BEF voor de chauffeurs met 20 jaar of meer dienstanciënniteit.
- Vanaf 01.09.03: +3,-BEF voor de chauffeurs met 25 jaar of meer dienstanciënniteit.

- Vanaf 01.09.04: +3,-BEF voor de chauffeurs met 5 jaar of meer dienstanciënniteit.

Laatste berichten

In het Paritair Comité van 20 februari 2001 werd overeengekomen dat de werkgevers aan de Raad van Bestuur van De Lijn meedelen dat ze bereid zijn om de lonen van de chauffeurs in de privé-bedrijven op hetzelfde moment aan te passen als de lonen betaald bij De Lijn.

Tevens waren de werkgevers bereid de brugpensioenregeling te verlengen.

Op 21 februari jongstleden ging de Raad van Bestuur van De Lijn akkoord om deze loonsverhoging nu op te nemen in de kostprijs van de verpachte lijnen.

Dit is een echte overwinning. Voor het eerst zullen de lonen in zowel openbaar als privé op hetzelfde ogenblik aangepast worden.

Pachters van de TEC

Op 13 december 2000 tekenden de vakbonden en de werkgeversfederatie twee protocolakkoorden. Door het eerste protocolakkoord krijgen de chauffeurs van busondernemingen die rijden in opdracht van de Waalse openbare vervoersmaatschappij (TEC) twee cadeaucheques en een eenmalige premie van 8.000,-BEF bruto. In het tweede protocolakkoord werden drie baremaverhogingen vastgelegd.

Eenmalig voordeel.

De twee cadeaucheques van elk 1.000,-BEF moesten respectievelijk ter gelegenheid van Kerstmis 2000 en van Nieuwjaar 2001 aan het rijdend personeel uitgereikt worden. De eenmalige premie van 8.000,-BEF moest tegelijkertijd met het loon van januari 2001 uitbetaald worden. Chauffeurs die menen recht te hebben op deze 2 voordelen maar niets hebben ontvangen nemen het best contact op met hun plaatselijke afdeling van de BTB.

Voor chauffeurs wiens arbeidscontract in de loop van 2000, om welke reden ook, werd beëindigd wordt het bedrag van de cheques en de premies berekend op basis van hun prestaties in 2000. Hetzelfde geldt voor chauffeurs die in de loop van 2000 in dienst kwamen. Een effectieve prestatie van tien dagen per kalendermaand geeft recht op het verschuldigde bedrag voor een volledige maand. De andere toekenningsvoorwaarden zijn dezelfde als die voor de eindejaarspremie. Deeltijdse chauffeurs krijgen een premie toegekend die wordt berekend op basis van de verrichte prestaties in hun uurrooster.

Baremaverhogingen.

Het tweede protocolakkoord is van onbepaalde duur. Het voorziet in drie baremaverhogingen voor het rijdend personeel van busbedrijven die rijden in opdracht van de TEC.

- Vanaf 01.01.2001 krijgen de chauffeurs een bruto baremaverhoging van 18,20 BEF per uur.
- Vanaf 01.07.2001 krijgen de chauffeurs een bruto baremaverhoging van 3,22 BEF per uur.
- Vanaf 01.01.2002 krijgen de chauffeurs een bruto baremaverhoging van 4,98 BEF per uur.

Nieuwe uurlonen bij de pachters van de TEC vanaf 01.01.01.

Als gevolg van de baremaverhoging voorzien in het tweede protocolakkoord gingen de uurlonen van het rijdend personeel op 1 januari 2001 omhoog. De nieuwe uurlonen bedragen:

Jaren ancienniteit	O.M.C	Zondagwerk (=basissalaris + supplement van 100%)	Nachtwerk + 45,10 BEF/u (20u - 6u)
	BEF	BEF	BEF
0	390,56	781,12	435,66
0,5	393,11	786,22	438,21
1	395,65	791,30	440,75
2	398,19	796,38	443,29
3	400,73	801,46	445,83
4	413,88	827,76	458,98
6	417,40	834,80	462,50
8	420,89	841,78	465,99
10	424,40	848,80	469,50
12	439,06	878,12	484,16
14	442,66	885,32	487,76
16	446,27	892,54	491,37
18	449,89	899,78	494,99
20	453,51	907,02	498,61
22	457,14	914,28	502,24
24	460,74	921,48	505,84
26	464,36	928,72	509,46
28	467,96	935,92	513,06
29	471,57	943,14	516,67

De maandelijkse toelage blijft 3.070,- BEF.

Verhuizingen

Lonen vanaf 01.02.2001

Als gevolg van een verhoging van de index werden de lonen in de verhuissector vanaf 01.02.2001 opgetrokken.

De nieuwe bruto uurlonen zijn nu de volgende:

Drager - beginnening (gedurende 1 jaar)	332,86 BEF
Drager	335,74 BEF
Chauffeur nationaal	342,13 BEF
Chauffeur internationaal	342,13 BEF
Inpakker	342,13 BEF
Geschoolde inpakker	342,13 BEF
Ploegbaas	345,77 BEF



Handel in brandstoffen

Eisen voor een nieuwe CAO

Binnenkort beginnen de onderhandelingen voor een nieuwe collectieve arbeidsovereenkomst in de sector van de brandstoffen. Na consultatie van de afdelingen kwamen de Belgische Transportarbeidersbond en de collega's van de CVD tot een gemeenschappelijke eisenbundel. We trekken naar de werkgevers van de handel in brandstoffen met het volgende eisenpakket:

1. Een verhoging van de minimumbarema en reële lonen met 2 maal 2%.
2. Optrekken van de ARAB-vergoeding naar 36,75 BEF per uur naar analogie van de sector goederenvervoer.
3. Een modern en volwaardig statuut van de syndicaal afgevaardigde met duidelijke afspraken over de aanstelling, rechten en plichten.
4. Een syndicale premie van 4.500,- BEF door een verhoging van de huidige premie met 2 maal 150,- BEF.
5. Afschaffing van de carenzdag.
6. Optrekking van de tussenkomst door de werkgever in de verplaatsingskosten voor het woon-werkvervoer naar 60 %.

Eisenbundel voor Oost-Vlaanderen

Ook in de Oost-Vlaamse brandstofsector starten binnenkort de onderhandelingen over een nieuwe CAO. Na overleg met de militanten werd de volgende gemeenschappelijke eisenbundel opgesteld.

1. Een loonsverhoging van 1 maal 3% vanaf juni 2001 en van 1 maal 3% vanaf januari 2002.
2. Een ARAB-vergoeding zoals in het goederenvervoer of van 294,- BEF voor 8 uur of van 368,- BEF voor 10 uur.
3. Eindejaarspremie: 5% van de loonmassa die de werkgevers storten via KABOV.
4. Toeslagen:
 - 10,-BEF per zak voor alle zakgoed
 - 25,-BEF per uur voor gas- en benzinevervoer
 - 40,-BEF per uur voor het kuisen van ketels
 - 200,-BEF voor 07.00 uur flex
 - 300,-BEF na 19.00 uur flex

5. Gewaarborgd loon bij ziekte.
Gedurende de eerste 28 kalenderdagen (vijfdagenweek) een toeslag van 25,88% op het basisloon via KABOV vanaf 1.3.2001. Of vanaf 1.3.2001 een toeslag van 747,47 BEF per dag
6. Anciënniteit:
Volgens dienstjaren in de sector en op het reële loon:

3 jaar	4,-BEF per uur
6 jaar	4,-BEF per uur
9 jaar	4,-BEF per uur
7. Groepsverzekering: Een groepsverzekering (pensioen 2de pijler) voor alle werklieden en werksters in de sector. De modaliteiten dienen in KABOV te worden vastgelegd en uitgewerkt.

Ook constructeurs vinden opleiding belangrijk

De Belgische Transportarbeidersbond herhaalt voordurend dat opleiding en permanente vorming van chauffeurs levensnoodzakelijk zijn. Onlangs besliste de Raad van Bestuur van het Sociaal Fonds Handel in Brandstoffen om over te gaan tot de aankoop van twee voertuigen om in samenwerking met FOREM en VDAB de beroepsopleiding te organiseren.

Bij de aanbesteding vonden wij ook gehoor en medewerking bij de constructeurs van tankwagens. Op het bedrijfswagensalon in januari van dit jaar maakte ATCOMEX actief promotie voor de opleiding "chauffeur van tankwagens" van het Sociaal Fonds voor de handel in brandstoffen en de VDAB.

Wij appreciëren dit en hopen dat dit een aanzet is tot constructieve samenwerking met alle actoren in de sector.



Goederenvervoer & -behandeling

Pools filiaal kan niet zegt Nederlandse rechter

Vorig jaar werd in België de firma Ziegler veroordeeld voor onder andere het ontduiken van sociale bijdragen. Het bedrijf had beroep gedaan op Belgische chauffeurs die, omwille van de lage patronale lasten, waren ingeschreven bij een fictieve Luxemburgse dochteronderneming. In december vorig jaar berichtte de Nederlandse pers over een gelijkaardige rechterlijke uitspraak.

Een economische politierechter in Dordrecht heeft de firma Alblas International Transport in het ongelijk gesteld in een principiële kwestie. De rechter stelde dat een transportonderneming niet enkel een vestiging in Oost-Europa kan oprichten om te kunnen beschikken over niet-EU-chauffeurs.

De rechter verweet de transportfirma dat zij in 1999 zonder tewerkstellingsvergunning gebruik heeft gemaakt van Poolse chauffeurs die zij niet in dienst had. De chauffeurs waren allemaal in dienst bij de Poolse dochteronderneming van Alblas. Volgens de rechter is de Poolse dochteronderneming echter een papieren constructie die volledig gecontroleerd en gestuurd wordt vanuit Nederland. De dochteronderneming is een middel om als Nederlandse transportfirma gebruik te kunnen maken van goedkope Poolse arbeidskrachten. Alblas moet nu opdraaien voor de ruim honderd sociale overtredingen die in 1999 bij zijn Poolse chauffeurs werden geconstateerd. Een aantal van die overtredingen gaan over het ontbreken van een arbeidscontract met de Nederlandse firma, een ander deel gaat over het ontbreken van een tewerkstellingsvergunning. Alblas International Transport kan nog in beroep gaan tegen deze uitspraak. Toch toont deze uitspraak dat ook de Nederlandse Justitie niet opgezet is met de manier waarop sommige transporteurs de sociale wetten willen omzeilen en aan sociale dumping doen.

De BTB vraagt zijn leden en militanten, die weet hebben van sociale dumping, om dit soort praktijken te melden aan de plaatselijke afdelingen.

Rechtzetting syndicale premie

In onze vorige editie van "Wegwijs" is een zetduiveltje geslopen in het artikel over de syndicale premie in de sector Goederenvervoer & -behandeling.

Het bedrag van deze syndicale premie bedraagt 3.800,- BEF en niet 4.000,- BEF zoals verkeerdelijk werd gemeld.

De dode hoek in het vrachtverkeer

In ons land valt gemiddeld één dode per maand bij een ongeval met een rechtsafslaande vrachtwagen. De reden? Door de "dode hoek" kan de vrachtwagenbestuurder de andere (vaak zwakke) weggebruiker gewoon niet zien...

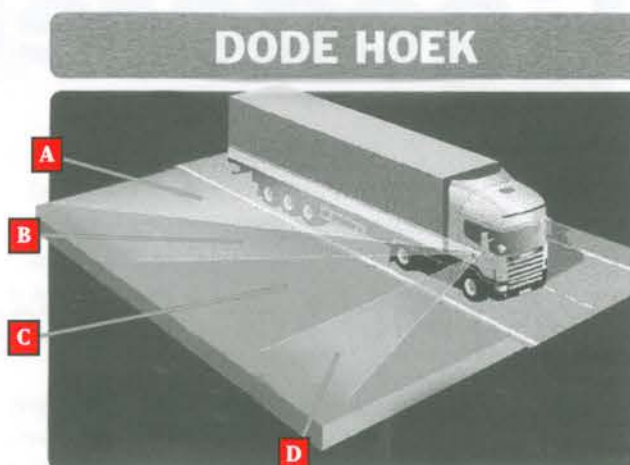
Uit onderzoek blijkt dat de chauffeur van een vracht- of bestelauto, bij de huidige wettelijk voorgeschreven spiegelbezetting, geen zicht heeft op een oppervlakte van meer dan 25m² direct naast zijn voertuig. Ook met de "panoramaspiegel" worden de vaak zwakkere verkeersdeelnemers in de "dode hoek" niet tijdig opgemerkt. Met name de plek onmiddellijk rechts van de stuurcabine is een blinde vlek. Naar schatting krijgt elke vrachtwagenbestuurder minstens een paar keer per dag te maken met een gevaarlijke situatie omwille van de beruchte dode hoek. Dode-hoekongevallen zijn bijna steeds zeer ernstig: de vrachtwagen zwenkt naar rechts en brengt daarbij de (brom)fietser ten val. Deze laatste komt onder de wielen terecht en is dus zo goed als kansloos. Opvallend is dat vooral de minst assertieve fietsers (tieners, moeders met kinderen achterop en senioren) het slachtoffer worden van dode-hoekongevallen: bij de 13 fietsers die in 1999 verongelukten, waren er 5 zeventigplussers...

Oplossingen

Met een speciale spiegel (Dobli-spiegel) of een camerasysteem kan de dode hoek sterk worden verkleind of zelfs helemaal uitgeschakeld. Uit Nederlands onderzoek blijkt dat installatie van een dodehoekspiegel of -camera de tweede meest kostenefficiënte maatregel is om ongevallen in het vrachtvervoer te voorkomen, na het dragen van de veiligheidsgordel (een maatregel die helemaal niets kost...).

Een aantal transportfirma's is zich terdege bewust van hun verantwoordelijkheid en speelt een voortrekkersrol in de installatie van spiegels en/of camera's. Voor nieuw verkochte voertuigen ligt de verantwoordelijkheid vanzelfsprekend bij de constructeurs, die in groeiende mate aandacht besteden aan het probleem. Bij de transportfederaties ligt de taak om hun leden te informeren en aan te sporen vrijwillig een anti-dodehoek-systeem te installeren.

Maar om te maken dat alle vrachtwagens met spiegels of camera's zijn uitgerust, zijn andere ingrepen nodig. Op Europees niveau denkt men eraan de richtlijn inzake achteruitkijkspiegels zodanig aan te passen dat installatie van een dodehoekspiegel of -camera verplicht wordt. Dat kan echter nog een hele tijd duren: men spreekt zelfs van enkele jaren. Intussen blijven er doden en zwaargewonden vallen.



A = hoofdspiegel, B = breedtespiegel, C = dode hoek, D = beperkt zicht

In Nederland bestaat een subsidieregeling voor wie camera's of spiegels installeert. Ook in ons land wordt voor subsidiëring gepleit. Daar moeten we meteen bij zeggen dat de Nederlandse overheid op jaarbasis ongeveer 22 miljoen BEF uittrekt voor de subsidies, die bovendien nooit meer dan 50% kunnen bedragen van het aankoopbedrag. In de praktijk komt dat neer op een "eerst komt, eerst maalt"-regeling: het totale bedrag voor subsidiëring van het Belgische voertuigenpark naar Nederlandse maatstaven is bijna 4 miljard BEF... Indien men tot subsidiëring wil overgaan, zal men dus een aantal aanvullende criteria moeten opstellen om te bepalen wie in aanmerking komt (aard van de transportactiviteiten, type en ouderdom van de voertuigen, enz.). Intussen is er ook een wetsvoorstel ingediend om de dode-hoekspiegel in ons land verplicht te maken.

Verder is het van zeer groot belang dat de fietsers en voetgangers zelf zich bewust worden van de problemen met de dode hoek. Dit is een opdracht voor het BIVV, de scholengemeenschappen, de politie, de Fietzersbond, ... Ook de transportfederaties en de overheid spelen op dit vlak een belangrijke rol. Onder meer in Deinze en in Oudenburg werden vorig jaar succesvolle acties gestart, die dit jaar worden herhaald en uitgebreid.

Tot slot kan het probleem ook gedeeltelijk worden aangepakt door kruispunten veiliger te maken, bijvoorbeeld door fietsers over een vrijliggend fietspad te leiden dat een eind buiten het kruispunt ligt, of door het aanleggen van fietsopstelvakken op kruispunten met verkeerslichten. Op die manier blijven de fietsers binnen het zicht van afslaande vrachtwagens en worden de beroepschauffeurs niet langer dagelijks gedwongen tot een spelletje Russische roulette...

Werner DE DOBBELEER
Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid

Vrouwen en migranten achter het stuur

Afgelopen zomer zetten de transportwerkgevers de boel op stelten met onbezonnen verklaringen. Ze wilden goedkope vrachtwagenchauffeurs in Oost-Europa rekruteren omdat ze die zogezegd in Vlaanderen niet meer vinden. Door een felle reactie van de BTB slikten de transportfederaties een paar dagen later hun woorden in. Ze gingen akkoord om samen met de vakbonden en Vlaams minister voor werkgelegenheid Renaat Landuyt te zoeken naar mogelijkheden om arbeidskrachten in eigen land aan te spreken. Drie maanden later, op 29 november 2000, sloten de sociale partners en de ministers bij de grenspost van Rekkem een protocolakkoord over concrete maatregelen.

In de transportsector werken weinig vrouwen en migranten. De ondertekenaars van het protocolakkoord willen daar iets aan doen. Door middel van een ernstige arbeidsmarktanalyse zal gezocht worden naar de oorzaken voor de ondervertegenwoordiging van vrouwen en alloctonen in de transportsector. Ondertussen werden reeds twee sectorconsulenten aangeworven die elk voor hun doelgroep initiatieven zullen nemen die de instroom moeten verbeteren. De werkgevers engageren zich om 250 jongeren voltijds aan te werven en 200 extra stageplaatsen voor het deeltijds onderwijs te creëren. Oudere chauffeurs krijgen de kans om jongeren voltijds of deeltijds op te leiden. Minister Landuyt zal hiervoor de financiële middelen voorzien. De Vlaamse Minister voor tewerkstelling zal ook zijn Brusselse en Waalse collega's aanspreken. Hij wil een regeling vinden opdat Waalse en Brusselse werkzoekenden na een opleiding in Vlaanderen als beroepschauffeur aan de slag kunnen.

Met het protocolakkoord haalt de Belgische Transportarbeidersbond grotendeels zijn slag thuis. In plaats van 5.000 goedkope chauffeurs uit Oost-Europa te importeren engageren de werkgeversfederaties zich om maatschappelijk kwetsbare groe-



pen op te leiden en naar een baan in de transportsector te begeleiden. Een standpunt dat de BTB, afdeling wegvervoer en logistiek, al jaren verdedigt. De BTB zal er nu nauwlettend op toezien dat de gemaakte afspraken ook op het terrein worden nageleefd. De transportbedrijven moeten hun deuren openstellen voor vrouwen en alloctonen die deze opleiding met succes beëindigd hebben. We doen een oproep aan al onze leden en militanten om problemen en eventuele onwil van de werkgever te signaleren aan hun plaatselijke BTB-afdeling.

Taxi's

Eisenbundel taxi's

Ook in de taxisector is het startschot gegeven voor de onderhandelingen over een nieuw collectief akkoord. Na consultatie van de militanten heeft het gemeenschappelijk vakbondsfront volgende eisenbundel aan de werkgevers voorgelegd.

Klassiek verlopen de onderhandelingen in deze sector moeilijk. De strategie welke gevolgd wordt is het voorleggen van een menu van voorstellen aan de werkgevers, zodat via tussenstappen toch een verbetering van de loon- en arbeidsvoorwaarden kan worden bekomen.

1. Aanpassing van de wetteksten met betrekking tot de diensten rusttijden.
2. Steeds de loonberekening maken op basis van de taximeter, ongeacht het tarief dat door de werkgever wordt gevraagd.
3. Overuren dienen steeds betaald te worden. Wijziging artikel 4.: De arbeidsuren die worden opgelegd en verricht buiten de vastgestelde grenzen, dienen betaald als overuren met overloon. De woorden "opgelegd en" dienen te worden geschrapt.
4. Het valoriseren van anciënniteit binnen de sector.
5. Tussenkost door de werkgever in de verplaatsingskosten voor het woon-werkvervoer van 6,-BEF per kilometer boven de 5 kilometer.
6. De terugbetaling van de kosten voor het vernieuwen van het rijbewijs en de medische schifting.
7. Het te vorderen bedrag voor aansprakelijkheid bij schade (nu 5, 10, 15 en 20%) plafonneren tot 5.000,- BEF per geval.
8. Uitbetaling van een premie van 50.000,- BEF per 5 jaar dienst aan chauffeurs die slachtoffer worden van het verlies van de medische schifting.
9. Een syndicale premie van 4.500,- BEF door een verhoging van de huidige premie met 2 x 400,- BEF.
10. De vervanging van de uniformvergoeding door een volwaardige eindejaarspremie met een bruto aanvangsbedrag voor het eerste jaar van 10.000,- BEF en het tweede jaar 20.000,- BEF.
11. Een modern en volwaardig statuut van syndicaal afgevaardigde met duidelijke afspraken over de aanstelling, rechten en plichten van de betrokkene.
12. Het aanpassen van de voorwaarden voor de betaling van het minimum maandinkomen.

Over het verloop van de onderhandelingen verneem je meer in het volgende nummer van Wegwijs.

Catastrofe voor tewerkstelling nipt vermeden

Een commissie van het Vlaams Parlement debatteerde reeds verschillende malen over het ontwerp-decreet over mobiliteit van Minister Stevaert. In dit ontwerpdecreet wordt veel aandacht besteed aan de taxi's. In de loop van de discussie stonden de commissieleden op het punt de hele taxisector te ontwrichten. In naam van de vrije markt schrapten ze de mogelijkheid van de gemeentebesturen om het aantal taxivergunningen te beperken.

Dit zette de deur open voor een genadeloze concurrentiestrijd waar de grote taxibedrijven met chauffeurs in loondienst gegarandeerd aan ten onder zouden gaan. Door een eensgezinde reactie van de sector kon het tij gelukkig gekeerd worden. De Commissie Mobiliteit schoof de kwestie van de taxivergunningen door naar de Vlaamse Regering. Een catastrofe voor de tewerkstelling in de taxisector werd nipt vermeden.

Het mobiliteitsdecreet regelt het personenvervoer over de weg en garandeert een minimumaanbod van openbaar vervoer in Vlaanderen. Het decreet besteedt een heleboel aandacht aan de plaats van de taxi's. In artikel 27 van het oorspronkelijke voorstel werd de toekenning van een taxivergunning afhankelijk gemaakt van het openbaar nut van de taxidienst. Dit liet de gemeentebesturen toe het aantal vergunningen te beperken.

In de Commissie Mobiliteit verkreeg de VLD dat dit artikel 27 geschrapt werd. Hierdoor werd de hele taxisector in de steden en gemeenten zonder veel discussie gedereguleerd. Anders gezegd: elke hond met een hoed op zou een vergunning krijgen en met een eigen taxidienst kunnen beginnen. In het buitenland is al aangetoond waartoe zo'n totale deregulering leidt. Het aantal taxi's en het aantal zelfstandige uitbaters stijgen aanzienlijk. Hier-

door vermindert de productiviteit van de wagens en dalen de inkomsten van de uitbaters. Om dit te compenseren gaan de tarieven omhoog, waarop de vraag naar taxidiensten keldert en de inkomsten nog meer achteruit gaan. Slachtoffers van heel dit verhaal zijn de taxichauffeurs in loondienst. Hun loon- en arbeidsvoorwaarden gaan spectaculair achteruit. En als het bedrijf in de concurrentiestrijd met de zelfstandige uitbaters over kop gaat verliezen ze ook nog eens hun job.

De reactie op het schrappen van artikel 27 was niet min. Voor één keer waren werkgevers en vakbonden het snel eens over een gemeenschappelijk standpunt. Onder druk van de hele taxisector milderde de VLD haar ultraliberale standpunt. Uiteindelijk was het Minister Stevaert die de hele zaak recht trok. Hij kwam de sector ter hulp met een compromisvoorstel dat door de Commissie werd aanvaard. De hele problematiek van de taxivergunningen wordt uit het mobiliteitsdecreet gelicht en doorgeschoven naar de Vlaamse regering. De Vlaamse regering zal zelf de voorwaarden bepalen waarbinnen de gemeentebesturen taxivergunningen kunnen uitreiken. De BTB zal erover waken dat dit pas gebeurt na grondige consultatie en met oog voor de belangen van de taxichauffeurs in loondienst. Dit verhaal wordt ongetwijfeld vervolgd.

Afhandeling op luchthavens

Europese ondernemingsraden van Deutsche Post en DHL

Binnen de Europese Transportarbeidersfederatie (ETF) zijn de voorbereidingen gestart voor de onderhandelingen over een Europese Ondernemingsraad (EOR) bij Deutsche Post. De Belgische Transportarbeidersbond werkt hier actief aan mee want verschillende grote Belgische transportondernemingen en logistieke bedrijven maken deel uit van het Duitse concern. Eén van die dochterondernemingen, de DHL-groep, heeft reeds een EOR. Gezien het specifieke karakter van de luchtkoerier pleit de BTB voor het behoud van een afzonderlijke Europese Ondernemingsraad voor DHL.

Tot tien jaar geleden verschilde de Deutsche Post niet van de andere openbare postdiensten in Europa. Opeenvolgende hervormingen en privatiseringen maakten van Deutsche Post een beursgenoteerde multinational die zich toespitst op vier terreinen: briefwisseling, koerierdiensten, logistiek en bankactiviteiten. Aangezien de Deutsche Post Groep dochterondernemingen heeft in ongeveer elk land van de Europese Unie moet het bedrijf nu een Europese Ondernemingsraad oprichten. Een EOR is heel belangrijk voor de werknemers omdat hun vertegenwoordigers via dit kanaal informatie krijgen over de Europese bedrijfsstrategie.

In ons land controleert Deutsche Post de vestigingen van Danzas, Nedlloyd, SBT, Van Gend & Loos, Van Osselaer-Pieters Colli, VGL Euro Express en Votainer. Sinds 1 januari 2001 heeft de Duitse groep ook de meerderheid van de DHL-aandelen. Dat wil zeggen dat in al deze Belgische bedrijven een kleine 6.000 transportwerknemers afhangen van de beslissingen die door Deutsche Post genomen worden. Het ligt dus voor de hand dat de BTB mee aan de kar trekt in het onderhandelingsproces voor de oprichting van een Europese Ondernemingsraad. Via de EOR krijgen vakbonden zicht op de transnationale strategie en beslissingen van de directie van Deutsche Post. Indien nodig kunnen de bonden, door overleg of actie, de beslissingen proberen bij te sturen.

De voorbereidingen op de onderhandelingen gebeuren door een beperkte werkgroep met vakbonden uit Duitsland, Nederland, Frankrijk, Zweden, Spanje en natuurlijk België. Eens deze voorbereidingen afgerond zal er een comité opgericht worden met bonden uit de 16 Europese landen waar Deutsche Post actief is. Dit comité zal in de loop van dit jaar met het management van Deutsche Post over de oprichting van een EOR onderhandelen.

In de werkgroep verlopen de voorbereidingen vlot. Er rest echter nog één belangrijk meningsverschil: de Europese Ondernemingsraad van DHL. DHL is de enige dochteronderneming die zelf een EOR heeft. De Duitse postvakbond vindt dat de werknemers van DHL hun eigen EOR moeten opgeven ten voordele van één Europese Ondernemingsraad voor de volledige Deutsche Post Groep. De BTB is van mening dat, gezien de omvang en het karakter van DHL, de belangen van de werknemers het best gediend zijn door een afzonderlijke Europese Ondernemingsraad die naast de nog op te richten EOR van Deutsche Post blijft bestaan. Opdat beiden vlot zouden functioneren pleit de BTB voor een structurele uitwisseling van informatie tussen de twee raden door middel van bijvoorbeeld een verbindingspersoon. Welke strekking het zal halen is nog niet te voorspellen. Dat er over dit meningsverschil nog wel een hartige discussie gevoerd zal worden staat buiten kijf.

DHL Aviation

ANCIËNNITEITPREMIE VAN 2.43 BEF NAAR 3 BEF!

Tijdens de nacht van 27 en 28 oktober 1999 braken er spontane stakingsacties uit op DHL als reactie op het afschaffen van de anciënniteitsvergoeding: de beruchte 2,43 BEF. Door deze acties moesten de werkgevers wel terug aan de onderhandelingstafel gaan zitten. Na een marathononderhandeling werd toen een tijdelijk akkoord verkregen. De 2,43 BEF zou verder uitbetaald worden gedurende de jaren 1999 en 2000, terwijl er door vakbonden en directie een akkoord diende uitgewerkt te worden tegen januari 2001.

Met enige trots kunnen wij u melden dat de BTB-afgevaardigde een nieuw akkoord bereikte. Niet enkel wordt vanaf 1 januari 2001 de jaarlijkse verhoging opgetrokken naar 3 BEF. Deze verhoging gebeurt in de maand waarin men in dienst kwam. Daar-

enboven wordt er ook een extra bonus gegeven bij 5 jaar, 10 jaar, 15 jaar en 20 jaar dienst.

Deze bonus bedraagt:

- 5.000,-BEF netto voor 5 jaar dienst.
- 10.000,-BEF netto voor 10 jaar dienst.
- 15.000,-BEF netto voor 15 jaar dienst.
- 20.000,-BEF netto voor 20 jaar dienst.

Door de steun en solidariteit van alle DHL werknemers kwamen de vakbonden als grote overwinnaars uit dit sociaal conflict. Waarvoor alvast onze dank.

Eisenbundels voor Aviapartner & DHL Aviation

Het vorige sectorakkoord (1999 – 2000) voorzag, buiten een functieclassificatie met minimumlonen (sectorbarema) voor alle huidige en toekomstige bedrijven in de sector, een algemene loonsverhoging en een kleine overblijvende marge, in te vul-len per bedrijf.

Deze werkwijze zorgde voor problemen. Bij DHL Aviation werd niet alleen het sectorbarema niet correct toegepast. Er werd ook geprobeerd om door misbruik van de teksten, de anciënniteitsverhoging af te schaffen. De werknemers van Aviapartner legden op 4 november 1999 voor 10 dagen het werk neer om, boven op de sectorverhoging, betere arbeids- en loonvoorwaarden te verkrijgen.

Om conflicten te vermijden worden de onderhandelingen voor een nieuwe CAO voornamelijk op bedrijfsvlak gevoerd. Tegelijkertijd met de gesprekken bij DHL en Aviapartner wordt er sectoraal onderhandeld aangezien we deloyale concurrentie willen vermijden.

Concreet houdt dit in dat er voor de beide bedrijven aparte eisenbundels werden opgemaakt:

Aviapartner:

- Algemene loonverhoging
- Het premiesysteem (bv: zondag,...)
- Zaterdagpremie
- Groepsverzekering / pensioensparen
- Verhoging van de kilometervergoeding
- Ziekteverzekering
- Extra anciënniteitsverlof
- Kwalificatiegetuigschriften

■ Beperken van de flexibiliteit

- Min. 8 vrije dagen / maand
- 18 vrije weekends (zat. + zon.)
- WTV / RECUP betere en duidelijke regelingen.

DHL Aviation:

■ Algemene loonverhoging

■ Kilometervergoeding

- algemene verhoging
- over de eis om de begrenzing van 70 km/dag af te schaffen wordt onder de militanten nog gediscussieerd

■ Functieclassificatie:

- Marchallers
- De-icing
- Day ops

■ Anciënniteit bij overgang functie

■ Extra verlof (bij geen ziekteperiode)

■ Eindejaarspremie (gelijkgestelde dagen)

■ Contracten bepaalde duur

Onze eisenbundels zijn niet mis en de onderhandelingen zouden dan ook wel eens moeilijk kunnen verlopen. Maar gesteund door de werknemers van zowel DHL Aviation als Aviapartner, zal de BTB al het nodige doen om zoveel mogelijk van deze eisen te realiseren.

Verdere informatie zal U op geregelde tijdstippen bezorgd worden door de syndicale delegatie op DHL en Aviapartner. Wij houden u op de hoogte.

BTB kiest nieuwe leiding...

Tijdens een buitengewoon congres in Antwerpen heeft de Belgische Transportarbeidersbond op vrijdag 9 februari 2001 afscheid genomen van zijn voorzitter Alfons Geeraerts. Fons gaf het roer over aan Ivan Victor die unaniem tot nieuwe voorzitter verkozen werd. Eveneens unaniem werd Frank Van Thillo door de congresafgevaardigden bevestigd als federaal secretaris voor de sector Wegvervoer & Logistiek. Met de verkiezing van Ivan en Frank komt een nieuwe generatie aan de top van de Transportbond.



Het uitgangspunt van deze discussie zal de vraag zijn hoe de centrale haar objectieven kan blijven realiseren in een snel wijzigend economisch landschap dat gekenmerkt wordt door individualisering, mondialisering en Europese integratie. Binnen deze ontwikkeling moeten

werknemersorganisaties het sociaal overleg niet alleen in stand houden maar ook animeren, moderniseren en liefst nog determineren. Ivan Victor ontkrachtte de stelling van bepaalde groepen die menen dat vakbonden hun nut verloren hebben omdat de mondige burger zelf voldoende onderhandelingsmacht zou hebben. Hij hekelde de trend van vele werkgevers die van langsom meer beroep doen op advocaten voor het sociaal overleg. Evenmin wil de nieuwe voorzitter zich laten terugdringen op het strikt afgebakende terrein van de loonsonderhandelingen. Hij wil integendeel dat de BTB zich in de toekomst meer profileert op thema's zoals de kwaliteit van werk en leven en actief deel-

neemt aan discussies over het maatschappelijk en duurzaam kader van de verschillende transportsectoren.

Het Wegvervoer en de Logistiek is een expansieve maar fel gedereguleerde en daarom voor een vakbond, moeilijke sector. Het komt er op neer om aangepaste structuren en werkmethode te vinden zodat de BTB in deze omgeving optimaal kan functioneren. Dit was de kernboodschap van Frank Van Thillo. De basisdoelstellingen van de vakgroep blijven voor de federaal secretaris ongewijzigd. De loon- en arbeidsvoorwaarden van de werknemers moeten verbeteren en de sector moet een duurzaam karakter krijgen zodat hij blijvend kansen biedt op tewerkstelling. Frank Van Thillo beklemtoonde in zijn speech dat de BTB in de komende jaren verder moet werken aan een sterke syndicale visie op het wegtransport die de maatschappelijke en ecologische bekommernissen verzoent met sociale verzuchtingen en garanties op tewerkstelling. Die visie moet uitgedragen en verdedigd worden door een strijdvaardige vakbond waarvan de koers op een democratische wijze en in alle openheid wordt vastgelegd. Als militanten soms zes dagen op zeven in het buitenland rondrijden vraagt het veel moeite en creativiteit om hen nauw bij de werking van de centrale te betrekken. Deze betrokkenheid moet volgens Frank Van Thillo nog meer gestimuleerd worden door een snelle en efficiënte informatiestroom en door aangepaste vormingsmethodes. Essentieel noemde hij ook de samenwerking met de interprofessionele structuren en met de andere centrales van het ABVV. Als voorbeeld gaf hij de vlotte samenwerking tussen de BTB en de sector Tram-Bus-Metro van de ACOD die ten goede komt aan alle chauffeurs van lijnbussen.

Fons Geeraerts beklemtoonde in zijn welkomstwoord het belang om de centrale over te dragen aan een volwaardig, door een congres aangesteld, nieuw bestuur. Gezien de pensionering van verschillende bestuursleden werd daarom, amper twee jaar na het 15de naoorlogse statutair congres van de BTB, een buitengewoon congres bijeengeroepen. De uittredende voorzitter hield er ook aan om voor de congresgangers een financiële en organisatorische stand van zaken op te maken van de afgelopen twee jaar. Gezien de goede conditie waarin de centrale verkeert werd dit verslag eenstemmig goedgekeurd.

Na het verslag volgden de verkiezingen. Eerst werd Frank Van Thillo bevestigd in zijn functie van federaal secretaris voor het Wegvervoer en de Logistiek. Hij was na de opruststelling van Jeannine Hermans reeds door het federaal comité aangeduid als dienstdoend secretaris van de grootste vakgroep binnen de BTB. Nadien werd Ivan Victor, voorheen secretaris van de BTB in de regio Oostende - Brugge - Zeebrugge, verkozen tot nieuwe voorzitter. Vanaf 1 september '01 neemt hij ook de bevoegdheden van

federaal secretaris voor Binnenvaart, Koopvaardij en Zeevisserij over van Bob Dielis die dan met brugpensioen gaat. Hoewel organisatorische vernieuwing geen thema was op dit congres werd er in de verschillende toespraken ruim plaats voor gemaakt. Zowel de uittredende voorzitter als de nieuwe leiding alludeerden op de organisatorische uitdagingen waarvoor de Transportcentrale de volgende jaren een antwoord zal moeten vinden. In zijn slottoespraak stelde Fons Geeraerts dat de centrale niet blind kan zijn voor het feit dat binnen het ABVV de structuren in vraag worden gesteld en er openlijk wordt gepleit om het aantal centrales te verminderen. Hij voorspelde dat het nieuwe bestuur heel wat van zijn tijd aan dit vraagstuk zal moeten wijden.

Ivan Victor maakte in zijn toespraak dezelfde analyse. Hij pleitte voor de versteviging van de structuren en het vergroten van de terreinbezetting in functie van het aanwezige groeipotentieel in Franstalig België. De nieuwe voorzitter vroeg zich af of de BTB deze uitdagingen zelf kan beantwoorden of dat er moet nagedacht worden over het aangaan van samenwerkingsverbanden.

...en huldigt Fons Geeraerts

Dit was het laatste congres van de BTB waarop Alfons Geeraerts de voorzittershamer hanteerde. Omdat de centrale met stijl afscheid wou nemen van zijn voorzitter volgde in de namiddag een warme hommage waarvoor een heleboel familieleden, vrienden en collega's naar het Transporthuis kwamen afgezakt.

Verschillende sprekers belichtten elk een ander aspect uit de rijke syndicale en politieke carrière van Fons Geeraerts. Maar hoe verschillend de toespraken ook waren, in elk ervan werd zijn warme persoonlijkheid en loyaliteit benadrukt. Burgemeester van Antwerpen, Leona Detiège, wees onder meer op de belangrijke rol die hij speelde in de vorming van de legendarische "bonte coalitie" in 1995. De Antwerpse politiek in het algemeen en de SP in het bijzonder zullen zich Fons Geeraerts steeds blijven herinneren als "ne grote meneer". Doro Zinke, sprak over Fons' internationaal engagement en zijn voorzitterschap van de sectie binnenvaart in de Internationale Transportbond ITF. Ivan Victor, de nieuwe BTB-voorzitter, overliep meer dan vijftien jaar

samenwerking en roemde de principiële onwrikbaarheid en pragmatische aanpak van zijn voorganger.

Mia De Vits noemde in haar toespraak Fons Geeraerts een zeer loyale kameraad waarop ze altijd kon rekenen. Ze prees hem als een man van de Gemeenschappelijke actie die niet alleen een standvastig en strijdlustig syndicalist, maar ook SP'er en socialistische mutualist is. Opmerkelijk vond de algemeen secretaris van het ABVV dat Fons voor goede opvolgers zorgde, een niet zo evident feit in vakbondskringen.

Tot slot kwam de uittredende voorzitter zelf voor de laatste keer aan het woord. In een bij momenten heel emotionele toespraak nam Fons Geeraerts afscheid van zijn Belgische Transportarbeidersbond. Met een reeks anekdotes schetste hij veertig jaar geschiedenis van de centrale. Maar de meeste tijd besteedde hij aan een dankwoord voor iedereen waarmee hij al die jaren heeft samengewerkt.

Aids in afrika beroepschauffeurs zijn een risicogroep

Vorig jaar publiceerde de Internationale Transportarbeidersfederatie (ITF) een studie over Aids bij internationale vrachtwagenchauffeurs in Afrika. De resultaten zijn onthutsend. Niet alleen omdat de chauffeurs een belangrijke risicogroep zijn. Het onderzoek legde ook de sociale gevolgen bloot. De lokale gemeenschappen langs de Transafrikaanse verkeersas door Kenia, Oeganda en Kongo beschouwen de vrachtwagenchauffeurs als verspreiders van het virus en behandelen hen als paria's.

De ITF deed het onderzoek op vraag van enkele Afrikaanse transportbonden. De onderzoekers installeerden zich aan de belangrijkste grensposten op de lange route van Oost naar West, die Mombassa in Kenia met Goma in Kongo verbindt. Ze interviewden er niet alleen de chauffeurs die er halt hielden maar spraken ook met de lokale gemeenschap die nauwe banden heeft met de voorbijtrekkende bestuurders.

Uit onderzoek bleek dat de chauffeurs sociaal gemarginaliseerd worden door hun arbeidsomstandigheden. De internationale chauffeurs worden gestigmatiseerd omdat de lokale bevolking hen beschouwt als dragers van het Aids-virus. Dit leidt tot allerlei pesterijen van lokale overheden en de Oegandese autoriteiten. Chauffeurs worden aangepakt omdat er iets niet in orde is met hun voertuig of de boordpapieren. Niet zelden worden ze door lokale functionarissen afgeperst.

De traagheid van de bureaucratische procedures verlengt de reeds lange ritten. In de vier maanden voor het interview had zeventig procent van de ondervraagde vrachtwagenchauffeurs minder dan één week thuis doorgebracht. Uit angst voor ontslag durven de meeste chauffeurs geen vakantie nemen. Gezien dit soort van arbeidsomstandigheden is het niet verwonderlijk dat de meeste chauffeurs geconfronteerd worden met zware famili-



ale problemen. Lange werkuren, de periodes van uithuizigheid en de slechte overnachtingfaciliteiten verklaren het gedrag van de bestuurders en hun kwetsbaarheid voor besmetting door Aids. Hoewel de chauffeurs goed op de hoogte waren van de gevaren van de ziekte en de manieren waarmee de kans op besmetting kan geminimaliseerd worden legden de meeste ondervraagden geen link tussen hun persoonlijk gedrag en Aids. Hoewel ze allemaal seks hadden met verschillende partners, had meer dan 30% nooit een condoom gebruikt.

Het onderzoek toont aan dat de Aids-campagnes die in Afrika door de overheden en door internationale organisaties gevoerd worden slechts gedeeltelijk succes hebben. De campagnes maken dat de bevolking het probleem kent maar slagen er niet in om een gedragswijziging te veroorzaken. De ITF concludeert dat het riskante gedrag van de vrachtwagenchauffeurs vooral veroorzaakt wordt door de arbeidsomstandigheden. Op basis van het onderzoek zal de internationale transportbond een campagne lanceren die de arbeidsomstandigheden van chauffeurs in Afrika moet verbeteren.

Aids in de vakbond.

Aids is een ramp voor Afrika. Ook de vakbonden worden ermee geconfronteerd. Veel ervaren vakbondsmilitanten en delegees stierven tijdens de voorbije jaren aan Aids of aan de ziektes die opduiken na een HIV-besmetting. Voor de Zimbabweanse vak-

bondskoepel ZCTU zijn de gevolgen enorm. In sommige bedrijven verdwijnt de ervaren vakbondsdelegatie van de ene op de andere dag. En we weten allemaal wat er gebeurt als de vakbond niet meer actief kan zijn... ZCTU probeert het wegvallen van zijn delegees op te vangen door turbvormingscursussen te organiseren. Militanten krijgen er een versnelde opleiding tot delegee. Zo kunnen ze hun collega's toch nog op een goede manier vertegenwoordigen.

De Belgische Transportarbeidersbond wil de Zimbabweanse vakbond helpen in zijn strijd tegen de ziekte en het opleiden van nieuwe militanten. Daarom ondersteunt de BTB een project van FOS - Socialistische Solidariteit met ZCTU. Het FOS is de derde wereld-organisatie van de socialistische beweging in Vlaanderen en is actief in het Zuiden en in het Noorden.

In deze Wegwijs vind je een brief over het project met ZCTU. Met het overschrijvingsformulier kan je concrete internationale solidariteit betonen met de vakbond in Zimbabwe. Want vakbonden zijn solidair met vakbonden, transportarbeiders met transport-

zwangerschaprust - moederschapsverlof

Geregeld krijgen de BTB-afdelingen vragen van leden over zwangerschapsverlof. Voldoende reden om er eens een artikel aan te wijden in Wegwijs.

Omschrijving:

Het moederschapsverlof duurt 15 weken. Bij de geboorte van een meerling bedraagt de zwangerschaprust 17 weken.

Dit verlof is samengesteld uit 2 periodes:

- een prenataal verlof van maximum 7 weken.
- een postnataal verlof van minimum 8 weken.

Het prenataal verlof vangt op verzoek van de werkneemster aan ten vroegste 7 weken voor de vermoedelijke datum van bevalling. Het omvat een facultatieve rust van 6 weken die kan genomen worden voor de ene week verplichte prenatale rust of aansluitend aan de postnatale rust indien de werkneemster de facultatieve rust niet heeft genomen voor de bevalling. Een week van de prenatale rust dient verplicht genomen te worden vanaf de zevende kalenderdag voorafgaand aan de vermoedelijke datum van bevalling.

Het postnataal verlof omvat een verplicht verlof van acht weken onmiddellijk na de bevalling. Tevens dienen aansluitend hierop de dagen/weeken facultatieve prenatale rust genomen te worden die niet voor de bevalling werden opgenomen.

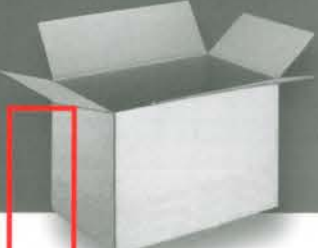
Tijdens de periode van zwangerschaprust krijgt de werkneemster een uitkering via de mutualiteit. Tijdens de eerste 30 dagen bedraagt deze uitkering 82 % van het niet begrensde loon, vanaf de 31ste dag bedraagt de uitkering 75% van het begrensde loon.

Gevaarlijke werken

Naast het moederschapsverlof kan aan de zwangere werkneemster de uitvoering van bepaalde werken, die als intrinsiek gevaarlijk erkend zijn, tijdelijk verboden worden. De lijst van deze werken werd vastgelegd door de wet.

De arbeidsgeneesheer of een andere geneesheer indien de werkgever geen arbeidsgeneesheer heeft, kan eveneens andere werken verbieden die gevaarlijk zijn voor de gezondheid van het kind of van de werkneemster, wegens de bijzondere omstandigheden die eigen zijn aan het bedrijf of aan de gezondheidstoestand van de werkneemster.

Tengevolge van dit verbod kan de werkneemster tijdelijk aangepaste taken uitvoeren of indien dit onmogelijk is, haar beroeps-



activiteiten onderbreken zolang er gevaar bestaat voor haar gezondheid of voor deze van het kind. Tijdens deze periode geniet de werknemster een uitkering via de mutualiteit. De werkgever dient geen gewaarborgd loon te betalen.

Formaliteiten

De werknemster is verplicht ten laatste 8 weken voor de vermoedelijke bevallingsdatum een medisch attest aan de werkgever te bezorgen. Wanneer de geboorte van een meerling voorzien wordt, moet de verwittiging uiterlijk 10 weken vooraf gebeuren.

Bescherming tegen ontslag

Meestal bezorgt de werknemster al eerder een medisch attest aan de werkgever. Dit heeft voor gevolg dat zij vanaf dit ogenblik tot en met één maand na de zwangerschapsrust beschermd is tegen ontslag. Borstvoedingsverlof verlengt de beschermingsperiode niet.

Vanaf het ogenblik dat de werkgever op de hoogte werd gebracht, mag de werkgever geen handeling stellen die ertoe strekt eenzijdig een einde te maken aan de arbeidsovereenkomst tenzij het gaat om een reden vreemd aan de zwangerschap.

Een werkgever die toch een einde stelt aan de arbeidsovereenkomst tijdens de beschermingsperiode en niet kan bewijzen dat het ontslag niets te maken heeft met de zwangerschap, moet een

bijzondere beschermingsvergoeding betalen. Deze is gelijk aan zes maanden brutoloon.

Risico op het werk

De werkgever moet - in samenspraak met de arbeidsgeneesheer - vaststellen welke risico's voor een zwangere werknemster aanwezig zijn op het werk. Eén van de risico's kan het manueel hanteren van lasten zijn. Het is de arbeidsgeneesheer die moet vaststellen of dit een gevaar betekent voor de zwangere werknemster.

De resultaten van dit risico-onderzoek moeten voorgelegd worden aan het Comité voor Preventie en Bescherming op het Werk. Alle werknemers moeten eveneens ingelicht worden over de resultaten van het onderzoek.

Van zodra een werkgever op de hoogte gesteld wordt van de zwangerschap van een werknemster, dient hij de nodige maatregelen, aangepast aan de betreffende werknemster, te nemen. Dit kan een tijdelijke aanpassing zijn van de arbeidsomstandigheden of van de werktijden van de betrokken werknemster. Indien dit technisch niet realiseerbaar is binnen het bedrijf, kan de werknemster aangepaste en in haar toestand toelaatbare arbeid krijgen. Indien ook dit niet mogelijk is, wordt de arbeidsovereenkomst geschorst en kan de werknemster via de mutualiteit uitkeringen genieten.

Cowboys aan de kant!

Behoren zwartwerk e.a. wantoestanden in de transportsector binnenkort tot het verleden?

In september heeft de BTB mee het protocolakkoord ondertekend dat een einde maakte aan de wegblokkades en de onaanvaardbare economische chantage van de werkgeversfederaties. Met deze ondertekening engageden de vakbonden zich in een intens en technisch overleg.

Dit "dieselakkoord" voorzag in een werkgroep die binnen de drie maanden een reeks maatregelen diende uit te werken om een eerlijke concurrentie in de wegvervoersector mogelijk te maken. Met name volgende problemen werden in deze werkgroep besproken:

- illegale tewerkstelling en het zwartwerk
- niet naleving van arbeidswetgeving en CAO-afspraken
- aanbieden van diensten tegen verlies

De werkzaamheden van de werkgroep werden in januari afgerond. Regering, vakbonden en werkgevers ondertekenden op donderdag 1 februari het protocol "eerlijke concurrentie in de transportsector".

Dit protocol kwam er op uitdrukkelijke vraag van de vakbonden. Reeds in september stelden de bonden immers dat de verhoogde dieselprijs slechts een tijdelijk probleem was waarvoor de maatschappij niet moest opdraaien.

De sector van het wegtransport kampt met een aantal zwaardere problemen die wel dringend een oplossing vragen. Het zwartwerk tiert er welig en maakt een normaal arbeidsmarktbeleid onmogelijk, de veelvuldige overtredingen van de rij- en rusttijden worden een bedreiging voor de verkeersveiligheid van de hele bevolking, inclusief de beroepschauffeurs in loondienst. Dit was een uitgelezen kans om tot een aantal duurzame oplossingen te komen.

Voor de BTB zijn volgende maatregelen uitermate belangrijk:

1. Versnelde toepassing van DIMONA in de sector (dat is de onmiddellijke elektronische RSZ-aangifte).
2. Uitwerken van specifieke controle mogelijkheden voor mobiele beroepen zoals het chauffeursattest (voorgesteld door de Europese Ministers van Transport).
3. Creatie van een nummerplaat en een specifieke inschrijvingsprocedure voor voertuigen die gebruikt worden in de taxi-sector.
4. Betere samenwerking tussen de verschillende inspectiediensten. Bovendien zal de Minister van Justitie specifieke richtlijnen opstellen om een crimineel beleid te voeren toepasbaar op de sector van het wegvervoer.
5. De commissie goederenvervoer over de weg zal op een efficiëntere wijze de intrekking van een vervoervergunning kunnen vorderen.
6. Verbetering van de wetgeving inzake medeverantwoordelijkheid. Zo zal ook de opdrachtgever hoofdelijk aansprakelijk kunnen gesteld worden voor wat betreft overtredingen op rij- en rusttijden en sociale reglementering.
7. Zowel bevrachters als vervoerders zullen bestraft worden indien zij prijzen aanrekenen die niet toelaten de voornaamste kosten (lonen, brandstof, voertuig,...) te dekken.

Houding van de werkgevers:

De houding van de werkgeversfederaties in de werkgroep "eerlijke concurrentie" was hypocriet en alles behalve constructief. Zij stelden verschillende malen dat het niet hun verantwoordelijkheid of deze van de sociale partners is om de sector te zuiveren van deloyale concurrentie. Zij leggen de verantwoordelijkheid daarvoor volledig bij de overheid. Deze onverantwoorde houding belette de werkgeversvertegenwoordigers echter niet om

zonder enige vorm van gêne in de ogen te kijken van de ouders uit Jurbise. De ouders wiens kinderen afgelopen zomer omkwamen of ernstig gewond raakten in een busongeval als gevolg van overdreven snelheid, het niet respecteren van rij- en rusttijden en te krappe reisschema's, waren door de Minister van Mobiliteit op één van de werkgroepen uitgenodigd om hun voorstellen uit de doeken te doen. Hun vraag naar o.a. meer controle en een verantwoordelijke houding van de sector zelf viel echter compleet in dovemansoren bij de patronale federaties.

Klap op de vuurpijl kwam op het einde toen de werkgevers de ondertekening van het protocol wilden koppelen aan de verwezenlijking van reeds toegezegde fiscale voordelen. Nogmaals werd duidelijk dat de acties van de werkgevers in september niet de doelstelling hadden om de sector gezond te maken. Nogmaals werd duidelijk dat binnen de patronale organisaties de koers niet bepaald wordt door de correcte en loyaal concurrerende bedrijven maar door transportondernemingen die er niet voor terugschrikken om er de wettelijke kantjes van af te rijden.

BTB is tevreden over getekend akkoord:

Ondanks de onwil van de werkgevers zijn de vakbonden er inderdaad in geslaagd om via de werkgroep "eerlijke concurrentie" de transportsector een beetje duurzamer te maken. Dit zou niet gelukt zijn zonder steun van de Ministers Durant, Vandenbroucke, Onkelinx en Reynders. Deze ministers namen de verantwoordelijkheid waar de werkgevers ze lieten liggen. De uitvoering van dit protocol geeft zicht op een gezonde transportsector. De voorgestelde maatregelen zijn er immers op gericht de bonafide transporteur in staat te stellen om de kosten die hij maakt te kunnen doorrekenen aan de klant. Aangezien de belangrijkste kost in de wegvervoerssector de loonkost is, kan dit voor de BTB een eerste stap zijn naar eerlijke loonen arbeidsvoorwaarden voor alle werknemers in de sector.

De grote stressenquête

Als je de volgende maanden een militant of afgevaardigde van de BTB tegen het lijf loopt is de kans groot dat hij of zij je met aandrang vraagt een vragenlijst in te vullen. Dat moet je dan zeker doen want die vragenlijst is namelijk onze grote stressenquête.

Twee jaar terug publiceerden we een enquête over verkeersveiligheid in "Wegwijs". Uit de resultaten bleek overduidelijk dat de hoge werkdruk door jullie, onze leden, gezien wordt als één van de belangrijke oorzaken voor ongevallen. Maar ondertussen is de concurrentie in de transportsector nog toegenomen. Dit resulteert in nog meer flexibiliteit, nog meer verantwoordelijkheid, nog meer onzekerheid. Het werkritme klimt steeds hoger. De werkdruk stijgt en de stress bij de transportarbeiders neemt toe. Het probleem is zo groot dat er echt iets aan gedaan moet worden. De BTB wil deze uitdaging aangaan.

In de eerste plaats willen we weten wat de werknemers van de hoge werkdruk en de stress denken. Daarom organiseren we een grote stressenquête. Die stressenquête is niet alleen bedoeld voor onze leden. We richten de vragen aan alle werknemers in de sector van het wegvervoer en de logistiek.

De vragen van de enquête komen niet uit de lucht vallen. Ze werden opgesteld door een tachtigtal militanten van de BTB op een studiedag in november. Het zijn ook onze militanten die de enquête in de bedrijven zullen afnemen. Het grootste deel van de enquête bestaat uit vragen die met ja of nee kunnen beantwoord worden. Het invullen vraagt dan ook maar 10 à 15 minuten van je tijd. De enquêtes zijn anoniem. Je hoeft je naam niet te vermelden en niemand komt te weten wat je geantwoord hebt.

Als heel veel werknemers de enquête invullen krijgt de BTB een duidelijk zicht op de problemen van werkdruk en stress. Niet alleen in de afzonderlijke bedrijven maar in de hele sector. Eens het probleem in kaart is gebracht kunnen we er ook iets aan doen. Met de resultaten van de enquête in de hand zullen de militanten van de BTB zich beraden over concrete maatregelen en acties om de werkdruk te verminderen en de stress te bestrijden.

Over deze tweede stap lees je in een volgende Wegwijs meer. Maar nu is het belangrijk dat je de enquête invult. Vraag het formulier aan je afgevaardigde van de Belgische Transportarbeidersbond. Je kan ook zelf een handje toesteken en de enquête in jouw bedrijf afnemen. Contacteer dan je plaatselijke BTB-afdeling. Zij bezorgen je de formulieren en de affiche. Zeker doen!



Europa wil beter opgeleide chauffeurs

VAKBEKWAAMHEID EEN STAP DICHTERBIJ ?

De BTB zet zich al jaren in voor de erkenning van de vakbekwaamheid van de chauffeurs. Nu is er een ontwerpdirectieve van de Europese Commissie om beroepschauffeurs beter op te leiden. Een goede zaak vindt de BTB. Eindelijk wordt erkend dat de moderne chauffeur een geschoold werknemer is die op de hoogte moet zijn van een heleboel regels en wetten, van de snel evoluerende technische aspecten en die over een perfecte rijvaardigheid moet beschikken.

De Europese Commissie stelt voor dat iedere vrachtwagen- of autocarchauffeur met rijbewijs 210 uren aanvullende basisopleiding volgt. Dit komt neer op pakweg zes weken. In het voorstel van de Commissie zouden jongeren onder de 21 jaar 420 uren extra vorming moeten volgen als ze een vrachtwagen van meer dan 7,5 ton willen besturen. Naast deze basisvorming wordt ook voorzien in permanente vorming van de beroepschauffeurs. Elke chauffeur zou om de vijf jaar een aanvullende cursus van 35 uren moeten volgen die hem of haar toelaat kennis te maken met de meest recente ontwikkelingen in het beroep. Chauffeurs die de opleidingen volgen krijgen in het voorstel van de Commissie een opleidingscertificaat.

Voor de Belgische Transportarbeidersbond is deze ontwerpdirectieve een belangrijke stap voorwaarts. Om verschillende redenen. Als ze goedgekeurd wordt is dit een erkenning van de vakbekwaamheid die in de toekomst als argument zal kunnen worden gebruikt in loonsonderhandelingen. Indien de toegang tot het beroep gekoppeld wordt aan het voorgestelde opleidingscertificaat zullen transportbedrijven het veel moeilijker hebben om aan sociale dumping te doen. Het niveau van de transportsector zal opgetrokken worden. De oneerlijke concurrentie zal ongedaan worden gemaakt tussen ondernemingen die op dit ogenblik wel investeren in hun werknemers en die transportbedrijven die nooit een frank willen uitgeven aan vorming.

De ontwerpdirectieve moet eerst in het Europees Parlement besproken worden en door de Europese Raad van Transportministers goedgekeurd worden. Europarlementsleden die zich met wegtransport bezig houden reageerden ondertussen wel al positief op het voorstel. De BTB overtuigde reeds de Minister van Mobiliteit en Transport en de Minister van Tewerkstelling en Arbeid om dit voorstel te steunen. Aangezien België in de tweede helft van dit jaar voorzitter is van de Europese ministerraad zijn onze ministers Isabelle Durant en Laurette Onkelinx goed geplaatst om dit voorstel een duwtje te geven zodat het snel wordt goedgekeurd.

Interprofessioneel akkoord 2001-2002

In december sloten de vertegenwoordigers van werknemers en werkgevers een Interprofessioneel Akkoord voor de periode 2001-2002. Dit raamakkoord geldt voor alle sectoren en werknemers in België. De onderhandelingen in de transportsector bouwen verder op dit IPA.

Enkele belangrijke realisaties in het nieuwe IPA:

- Er komt dubbel vakantiegeld voor de volledige vierde week vakantie.
- Vanaf 1 april 2001 wordt de tussenkomst van de werkgevers in de kost van het sociaal abonnement voor woon-werkverkeer opgetrokken naar 60%.
- Het deel van de solidariteitsbijdrage dat alleen door arbeiders wordt betaald zal vervangen worden door een patronale bijdrage.
- Het systeem van het brugpensioen wordt gevrijwaard.
- De werknemers krijgen het recht op een tijdskrediet van 1 jaar op een volledige loopbaan.
- De werkgevers engageren zich om een oplossing te vinden voor de verschillende statuten van arbeiders en bedienden.
- Het interprofessioneel akkoord bevestigt de plannen van de regering om tegen 1 januari 2003 de 38 uren werkweek te veralgemenen.
- In het akkoord worden de sectoren aangespoord om concrete maatregelen te nemen tegen stress op het werk.

De afzonderlijke punten van het IPA worden nu door de Nationale Arbeidsraad in Collectieve Arbeidsovereenkomsten omgezet. Dit is onder andere reeds het geval voor het tijdskrediet, het vroegere loopbaankrediet. Door deze CAO heeft iedereen gedurende 1 jaar (voltijds of halftijds) recht op een tijdskrediet. Werknemers hoeven hun vraag naar loopbaanonderbreking niet meer te motiveren. Wie zo maar eens een jaartje niets wil doen kan nu ook een tijdskrediet opnemen. Sectorale akkoorden kunnen het tijdskrediet eventueel uitbreiden tot 5 jaar. Het tijdskrediet geldt sowieso tegelijk voor 5% van de werknemers in een bedrijf. De werkgever kan het recht wel 6 maanden opschuiven om arbeidsorganisatorische redenen. Op het federale niveau wordt voor een voltijds tijdskrediet een premie gegeven die schommelt tussen 15.000 en 20.000,-

BEF. Op het Vlaams niveau onderhandelen de sociale partners met de regering over extra premies voor vijf bepaalde vormen van loopbaanonderbreking. De Vlaamse regering beslist in mei 2001 over de hoogte van de bijkomende premies.

De vijf soorten loopbaanonderbreking waarvoor extra Vlaamse premies zouden worden voorzien:

1. Opleidingskrediet

Het opleidingskrediet zou bestaan in de toekenning van een Vlaamse premie van 7500 BEF per maand, boven op de federale uitkering, in geval van voltijdse loopbaanonderbreking. De duurtijd van de premietoekenning bedraagt 2 jaar, maar wordt verlengd tot de ganse duurtijd van de opleiding of studie indien het gaat om een opleiding of studie in functie van een knelpuntberoep of als ze beschouwd wordt als tweedekansonderwijs. Voor werknemers met een loopbaananciënniteit van minimum 20 jaar wordt het krediet van 2 jaar verlengd met 6 maanden.

2. Landingsbanen

Het eindeloopbaankrediet of landingsbanenkrediet, zou bestaan in de toekenning van een forfaitaire premie van 2000 BEF per maand boven op de federale uitkering, voor werknemers van 50 jaar en ouder die halftijds uittreden. Deze premie wordt verleend totdat de betrokken werknemer ofwel het werk voltijds hervat, ofwel volledig uittreedt.

3. Zorgkrediet

Een zorgpremie van 7500 BEF per maand bij een voltijdse loopbaanonderbreking zou worden toegekend om te kunnen zorgen voor een kind jonger dan 18, een moeder of vader ouder dan 70 jaar of een zwaar ziek gezinslid. De periode waarop deze premie betrekking heeft is minimaal 3 maanden en maximaal 12 maanden, met bijkomend 3 maanden per kind.

4. Loopbaanvermindering met één vijfde

In het federaal interprofessioneel akkoord is naast de voltijdse en halftijdse loopbaanonderbreking ook een veralgemeend stelsel van loopbaanvermindering met één vijfde voorzien bij voltijdse tewerkstelling.

De Vlaamse premie zou 2000 frank per maand bedragen voor een periode van minimaal 6 maanden en maximaal 5 jaar voor werknemers jonger dan 50 jaar. De periode zal onbeperkt zijn voor werknemers ouder dan 50 jaar.

5. Ondernemingen in moeilijkheden of in herstructurering

Bij ondernemingen in moeilijkheden of in herstructurering zou een premie van 5000 BEF per maand gedurende maximum 2 jaar worden toegekend voor werknemers die door omstandigheden buiten hun wil moeten overgaan tot deeltijdsarbeid. Het premiebedrag zal geproportionaliseerd worden in functie van de arbeidstijdinlevering.

Voorzichtig met vluchtelingen

Regelmatig zien we het op het televisiejournaal. Groepen vluchtelingen die door de politie onderschept worden. Soms zijn het politieke asielzoekers die vluchten voor de onderdrukking en de vervolging door een autoritair regime in hun geboorteland.

Heel dikwijls zijn het economische vluchtelingen die in Europa een betere toekomst zoeken. Families die hun laatste bezittingen verkocht hebben of, erger nog, geld geleend hebben om een enkele reis naar het beloofde land te boeken. Radeloze stummers die in handen vallen van meedogenloze mensenhandelaars die illegale trafieken van mensen opzetten.

Voor politieke vluchtelingen bestaat er asielrecht. Over economische vluchtelingen is er in België en de rest van Europa een heftige politieke discussie aan de gang. Moeten ze toegelaten worden op het grondgebied? Veel valt die mensen uiteindelijk niet te verwijten. Ze ontvluchten de armoede en zoeken een toekomst voor hun kinderen. In hun plaats zouden veel mensen van bij ons hetzelfde doen. In afwachting van een Europese oplossing maken economische vluchtelingen echter geen kans op een verblijfsvergunning en proberen ze illegaal de Europese Unie binnen te komen.

Groot-Brittannië is dikwijls de eindbestemming voor economische vluchtelingen. Daar bestaat er immers geen verplichting om een identiteitskaart op zak te hebben. Dit maakt het leven in de illegaliteit een beetje makkelijker. In de illegale trafiek naar het Verenigd Koninkrijk is België geregeld de laatste tussenstop. Er rest alleen nog maar een korte zeereis. In ons land trachten mensenhandelaars de vluchtelingen ongemerkt in vrachtwagens te krijgen die met de ferry naar de andere kant van het kanaal gaan.

Als de Britse autoriteiten verstekelingen ontdekken aan boord van een vrachtwagen riskeert de chauffeur een fikse geldboete en zelfs gerechtelijke vervolging. Ook al weet de chauffeur meestal van niets, toch blijft hij of zij voor de Britse justitie de eerste

verdachte. Om de vrachtwagenchauffeurs hiervoor te behoeden heeft de Belgische Minister van Binnenlandse Zaken een folder gepubliceerd. In de folder staan 10 tips voor chauffeurs die problemen met illegale vluchtelingen willen vermijden. De folder bestaat in vijf talen en wordt massaal verspreid in tankstations en truckstops.

10 tips om problemen te vermijden:

1. Beveilig onmiddellijk na het laden de laadruimte met een slot, zegel of een andere beveiligingsmethode die derden de toegang belet.
2. Vermeld het nummer van de verzegeling of van het slot op de boorddocumenten.
3. Parkeer je vrachtwagen op een open, goed verlichte plaats en vermijd bosranden.
4. Parkeer in groep. Signaleer verdachte handelingen in je omgeving aan de politiediensten. Laat je vrachtwagen nooit onbewaakt achter. Werk daarom met een beurtrol.
5. Sluit vensters en deuren goed af wanneer je de vrachtwagen onbeheerd achterlaat.
6. Controleer na iedere halte koorden, riemen, dekzeilen, zegels en sloten.
7. Ga zelf niet aan boord als je vermoedt dat er verstekelingen in je wagen zitten maar verwittig de politie.
8. Neem het heft niet zelf in handen. Radeloze mensen kunnen soms gevaarlijk zijn. Wees zeker voorzichtig met de organisatoren van de mensenhandel. Deze schurken zijn tot alles in staat.
9. Vraag ook aan derden, bijvoorbeeld de ferrydienst, om je vrachtwagen te controleren.
10. Sla de handen in elkaar en help om te helpen. Meld ongeregeldheden via de telefoon (101) of via GSM (112).



600 frank aftrek per dag voor internationale chauffeurs?

Een vrachtwagenchauffeur mag voor voedsel en drank, per dag in het buitenland, 600,-BEF aftrek inbrengen bij de belastingen. Zo oordeelde het Antwerpse Hof van Beroep. Hiermee ging de rechter in tegen een vroegere uitspraak van de fiscus.

bruto belastbaar inkomen op jaarbasis. Dat is het volledige bruto inkomen, inclusief vakantiegeld en eindejaarspremie, maar zonder de werknemersbijdrage voor de sociale zekerheid. De maximale forfaitaire aftrek wordt toegekend als de belastingplichtige een bruto belastbaar jaarinkomen heeft van 2 miljoen. Maar hier komen de meeste werknemers niet aan. Meestal schommelt hun forfaitaire aftrek tussen 70.000 en 90.000 BEF.

Indien de fiscus, als gevolg van de rechterlijke uitspraak, haar regels verandert, wordt het voor internationale chauffeurs interessant om niet meer voor de forfaitaire aftrek te kiezen maar een aftrek van 600,-BEF per gewerkte dag in het buitenland in te schrijven op de belastingbrief. Een chauffeur die 200 dagen per jaar in het buitenland rondrijdt zou dan recht hebben op een aftrek voor beroepskosten van 120.000,-BEF terwijl het maximale forfait 111.000 bedraagt.

Het is nu wachten op de reactie van het Ministerie van Financiën. Het ministerie gaat de uitspraak bestuderen en dan beslissen of het de rechterlijke beslissing aanvecht of dat het zijn regels wijzigt. In het laatste geval zal de fiscus ook moeten beslissen of ze per dag in het buitenland een som van 600,-BEF aanvaardt of dat de belastingplichtige chauffeur met restaurantticketjes de uitgaven moet bewijzen. In de volgende Wegwijs hopen we hierover meer (goed) nieuws te kunnen geven.

Wat betekent dit nu voor chauffeurs van vrachtwagens en auto's die regelmatig naar het buitenland rijden? Om hierop te antwoorden moeten we eerst even naar de algemene regeling kijken. Wie werkt heeft meestal een aantal kosten die aan de job gebonden zijn. Een bediende moet misschien een das dragen op het werk. Een leraar koopt af en toe een boek om op de hoogte te blijven van haar vak. Een arbeider moet misschien stevige schoenen dragen. Voor werknemers zijn er twee manieren om deze beroepskosten af te trekken van het belastbaar inkomen. Ofwel houden ze alle receiptjes bij en schrijven het totaalbedrag op de jaarlijkse belastingbrief. Ofwel, en dat doen de meeste werknemers, maken ze gebruik van de forfaitaire aftrek voor beroepskosten. De forfaitaire aftrek is een bedrag dat de belastingdienst automatisch in rekening brengt als iemand een baan heeft. Deze forfaitaire aftrek gaat van 0 tot 111.000,-BEF. Het bedrag wordt door de fiscus berekend en hangt af van het



Nieuwe leiding BTB

Voor de kameraden uit West-Vlaanderen is de nieuwe voorzitter van de BTB geen onbekende. De vijftig jaar jonge Ivan Victor was sinds 1985 secretaris van de BTB in het gewest Oostende-Brugge-Zeebrugge. Voordien werkte Ivan voor de stad Oostende als ontvanger bij de haven. In die periode was hij syndicaal afgevaardigde voor de sector lokale en regionale besturen van ACOD. Ivan Victor is zeker niet de eerste Oostendenaar die in Antwerpen de Transportbond van het ABVV komt leiden. Niemand minder dan Louis Major deed hem dat jaren geleden al voor. Aan de kust wordt Ivan als BTB-secretaris Wegvervoer & Logistiek opgevolgd door René Degryse.

Federaal secretaris voor het Wegvervoer en Logistiek Frank Van Thillo werkt sinds 1997 voor de BTB. Zijn eerste beroepservaring deed deze prille veertiger op bij Sabena. Van '82 tot '90 werkte Frank bij Agfa-Gevaert. Eerst als arbeider en vanaf '85 als bediende. In die periode was hij syndicaal afgevaardigde en woordvoerder in de Ondernemingsraad voor BBTK. In diezelfde

periode volgde hij Toegepaste Economische Wetenschappen aan de Rijksuniversiteit van Antwerpen. De eerste helft van de jaren '90 vinden we Frank terug op de studiedienst van het ABVV. Na een tussenstop van twee jaar op het kabinet van de Minister van Volksgezondheid en Pensioenen werd hij in 1997 economisch adviseur bij de BTB. Vorig jaar stelde het federaal comité hem aan als dienstdoend federaal secretaris voor het wegvervoer.

Het nieuwe uitvoerend bestuur van de Belgische Transportarbeidersbond bestaat nu uit:

Ivan VICTOR: Voorzitter
Bob DELIS: Federaal secretaris Koopvaardij & Binnenvaart (tot 1 september 2001)
Bob BAETE: Federaal secretaris Havens
Frank VAN THILLO: Federaal secretaris Wegvervoer & Logistiek

Inschrijfstrook

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

Naam : _____

Voornaam : _____

Straat en huisnummer : _____

Gemeente en postnummer : _____

Rijksregisternummer : _____

Telefoonnummer : _____

Tewerkgesteld bij de firma : _____

Adres firma : _____

Functie : _____

Strook terug te sturen aan het plaatselijk BTB-secretariaat.