



**FEDERAAL SECRETARIAAT BTB
SECRETARIAT FEDERAL UBOT
WEGVERVOER & LOGISTIEK
TRANSPORT ROUTIER & LOGISTIQUE**

Federaal Secretaris — Werner De Clercq — Secrétaire Fédéral
Paardenmarkt 66
Antwerpen — 2000 — Anvers
Tel.: 03/224.34.34 — Fax: 03/224.34.49.
E-mail: veronique.de.roeck@btb-abvv.be

PROVINCIE ANTWERPEN

■ ANTWERPEN — WAASLAND

Secretaris Walter Baes — walter.baes@btb-abvv.be
Afgevaardigde Carine Dierckx — carine.dierckx@btb-abvv.be
2000 Antwerpen — Paardenmarkt 66
Tel.: 03/224.34.35 — Fax: 03/224.34.39.
Antwerpen: ma-di-wo-do: 08.30 — 12.00 / 13.00 — 17.00
vrij: 08.30 — 12.00
Sint-Niklaas: op afspraak

■ TURNHOUT — MECHELEN

Secretaris Lieve Pattyn — abvvtkd.turnhout@computron.be
2300 Turnhout — Grote Markt 48
Tel.: 014/40.03.70 — Fax: 014/42.28.87.
Turnhout: ma-di-wo-do-vrij: 08.30 — 12.00
ma: 13.00 — 18.30
do: 13.00 — 17.00
Mechelen: do: 09.00 — 12.00 / 13.00 — 16.00

PROVINCIE LIMBURG

Secretaris Eddy Graller — btb.limburg@skynet.be
3500 Hasselt — Martelarenlaan 5
Tel.: 011/22.27.91 — Fax: 011/23.37.94.
Ma-do-vrij: 08.30 — 12.00
Di: 08.30 — 12.00 / 13.00 — 17.30

PROVINCIE OOST-VLAANDEREN

■ GENT — AALST — DENDERMONDE

Secretaris Georges Maes — btb.gent@skynet.be
9041 Oostakker — Oostakkerdorp 24
Tel.: 09/218.79.80 — Fax: 09/218.79.81.
Oostakker: ma: 08.00 — 12.30 / 13.30 — 17.00
di-wo-do: 08.00 — 12.30 / 13.30 — 16.30
vrij: 08.00 — 11.00
Aalst: do: 08.30 — 12.00

■ VLAAMSE ARDENNEN

Secretaris Didier Verdonck — didier.verdonck@accg.be
9600 Ronse — Statiestraat 21
Tel.: 055/21.33.79 — Fax: 055/21.81.06.
ma-di-wo-do-vrij: 08.30 — 12.00
ma-di-do: 13.30 — 17.30
vrij: 13.30 — 16.00

PROVINCIE WEST-VLAANDEREN

■ ROESELARE — KORTRIJK — IEPEL

Secretaris René Degryse — btb.roeselare@skynet.be
8800 Roeselare — Zuidpand 22 bus 22
Tel.: 051/21.17.00 — Fax: 051/24.08.73.
Roeselare: ma-wo-vrij: 09.00 — 12.00
ma: 14.00 — 16.00
vrijdagmiddag op afspraak
Kortrijk: di: 09.00 — 12.00
leper: ma: 16.30 — 17.30

■ ZEEBRUGGE — OOSTENDE — BRUGGE

Secretaris Renaud Vermote — renaud.vermote@pandora.be
8380 Zeebrugge — Heiststraat 3
Tel.: 050/54.47.15 — Fax: 050/54.42.53.
Zeebrugge: ma-di-wo-do-vrij: 08.30 — 12.30
ma-di-do: 13.15 — 17.00
Oostende: ma-di — do: 08.30 — 12.00 / 14.00 — 17.30
wo-vrij: 08.30 — 12.00
juli en augustus: ma-di-wo-do-vrij: 08.30 — 13.00
Brugge: wo: 14.00 — 17.00

**PROVINCIE VLAAMS BRABANT
EN BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
PROVINCE DU BRABANT FLAMANT
ET RÉGION DE BRUXELLES — CAPITALE**

■ BRUSSEL — VILVOORDE — LEUVEN

Secretaris / Secrétaire Johan Lievens — btb.tkd.brussel@skynet.be
Propagandisten / Propagandistes: Sandra Langenus — Jan Luyck
1080 Molenbeek — Picardstraat / Rue Picard 69
Tel.: 02/511.87.68 — Fax: 02/511.81.46.
Molenbeek: ma-di-wo-do-vrij: 09.00 — 12.00
ma: 13.00 — 17.30
vrij: 13.00 — 16.00
Vilvoorde: ma-wo-vrij: 09.00 — 12.00
En op afspraak
Leuven: do: 14.00 — 16.30
En op afspraak

PROVINCIES DU HAINAUT ET DU BRABANT WALLON

■ CHARLEROI — MONS — BINCHE

Secrétaire Philippe Dumortier — fgtbtvd.phdumortier@computron.be
Propagandiste Daniël Maratta — ubot_hainaut_bw@hotmail.com
6000 Charleroi — Boulevard Devreux 36-38
Tél.: 071/64.13.80 — Fax: 071/32.29.58.
Charleroi: lu-ma-je: 09.00 — 12.00 / 13.00 — 16.00
ven: 09.00 — 12.00
Mons: ière mardi matin du mois
Binche: ière et 3ème jeudi du mois: 09.00 — 11.30

■ TOURNAI — NIVELLES — LESSINES

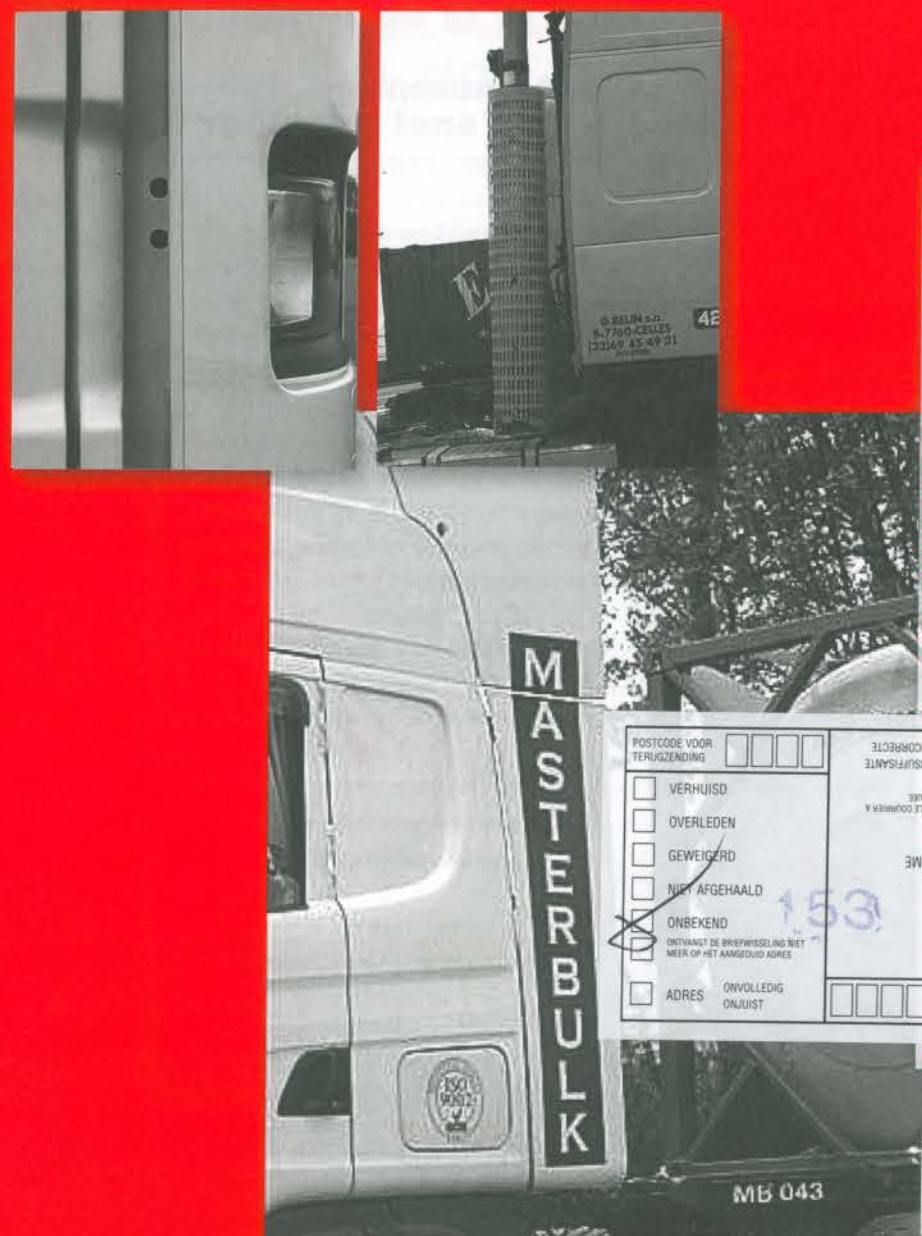
Secrétaire Philippe Dumortier — fgtbtvd.phdumortier@computron.be
Propagandiste Jean-Marie Lamarque
7500 Tournai — Rue Roger de la Pasture 4
Tél.: 069/53.27.90 — Fax: 069/22.00.29.
Tournai: lu-merc-ven: 09.00 — 12.00 / 14.00 — 17.00
ma-je: 09.00 — 12.00
Nivelles: 3ème vendredi du mois: 09.30 — 11.30
Lessines: ière vendredi du mois: 09.30 — 11.30

■ MOUSCRON

Propagandiste Fabrice Delahaye — fab.delahaye.ubot@skynet.be
7700 Mouscron — Rue du Val 3
Tél.: 056/83.33.44 — Fax: 056/48.46.71.
mardi: 09.00 — 12.00
jeudi: 13.30 — 17.00

PROVINCIE LUK — NAMEN — LUXEMBURG

Secrétaire Frida Kaulen — ubot.liège@skynet.be
4000 Liège — Place Saint-Paul 9
Tél.: 04/221.96.50 — Fax: 04/221.95.82.
Liège: lu-ma-je: 08.00 — 12.00 / 13.30 — 16.00
ven: 08.00 — 11.00
Eupen: ière samedi du mois: 10.00 — 11.30
Welkenraedt: 3ème samedi du mois: 10.00 — 11.30
Namen: 2ème mercredi du mois: 14.00 — 18.00



POSTCODE VOOR TERUGZENDING	ADRESSE INOORRECHTE
☐ VERHUIJD	☐ INOORRECHTE
☐ OVERLEDEN	☐ INOORRECHTE
☐ GEWEIGERD	☐ INOORRECHTE
☐ NIET AFGEHAALD	☐ INOORRECHTE
☒ ONBEKEND	☐ INOORRECHTE
☐ ONTVANGT DE BRIEFWISSELING NIET MEER OP HET AANGEGEVEN ADRES	☐ INOORRECHTE
☐ ADRES ONVOLLEDIG ONJUIST	☐ INOORRECHTE
	CODE POSTAL

In dit nummer info over

3 Sociale Verkiezingen 2004

4 Actualiteit: Verkiezingen...

ze maken er een potje van **10**

Afhandeling op luchthavens:

Eerst was er niets.... Eindelijk een akkoord over het statuut Syndicale Afvaardiging (SA) in de sector van de afhandeling in de luchthavens. **1**

12 Actualiteit: Het nieuwe Europa: een gesel voor het wegvervoer of een zegen voor de logistiek? **1**

14 In de kijker: Luik de vorige

d **18 Actie:** 20 maart 2004

stende **19 Actie:** Zaterdag 5

ii betoogden de beide vakbonden

Brussel. **20 Arbeid:** Arbeids-

geschiktheid en medisch attest **1**

! Allerlei: Een oplossing voor het cantiegeld dankzij het ABVV!!!

BELLINGS, HENRI
C. BEERSMANSTR 16
2018 ANTWERPEN 1

ABVV Belgische TransportarbeidersBond

WEGWIJS



inhoud

Editoriaal	3
Verhuizingen	5
Autobussen en autocars	5
Goederenvervoer en -behandeling	6
Afhandeling op luchthavens	10
Allerlei	12

Juiste nummer
is snel geholpen

Wie naar het hoofdkwartier van de BTB belt op het algemene nummer 03/224.34.11, krijgt een keuzemenu te horen. Eerst moet je taal kiezen: "spreekt U Nederlands druk 1". Dan vraagt de computer je vakgroep. Voor het Wegvervoer & Logistiek moet je 4 indrukken. Deze elektronische telefooncentrale loodst personen die voor de eerste maal naar de BTB bellen vlot door onze structuur. Het is echter een tijdrovende procedure voor leden en militanten die onze organisatie goed kennen. Leden van de vakgroep

Wegvervoer kunnen de elektronische centrale vermijden door te kiezen voor de rechtstreekse nummers.

03/224.34.35/36

Vakgroep Wegvervoer & Logistiek
afdeling Antwerpen

03/224.34.34

Vakgroep Wegvervoer & Logistiek
federaal secretariaat

colofon

Werner De Clercq
Ivan Victor
Annemie Craeye
Walter Baes
Véronique De Roeck

Redactie

BTB Foto's

Dank

aan al onze militanten

Mogen wij al onze kiezers, kandidaten en verkozenen feliciteren met de al gekende uitslagen van de sociale verkiezingen. Wij hebben een bevredigend resultaat gehaald. Bedankt allemaal voor jullie inzet!

Maar het werk is nog niet af. Integendeel, de campagne voor de volgende sociale verkiezingen begint nu terug. Een goed resultaat halen is de oogst van 4 jaar ernstig werken. Waar vooral de inzet en de eerlijkheid tegenover uw collega's belangrijk is om tot resultaten te komen, zonder in demagogische retoriek te vallen. Zij dienen in u een integere persoon te zien, die naast zijn kwaliteiten als vertegenwoordiger van de vakbond en verdediger van de belangen van de werknemers, zijn taken als medewerker van het bedrijf perfect uitvoert. Het resultaat moet zijn dat, zowel de collega's als de werkgever, u respecteren. Nu met goede moed de blik op de verkiezingen van 2008!

Wij zijn gestart met een enquête "Geweld op de werknemers uit de transportsector". Deze enquête is belangrijk voor iedereen over alle sectoren heen. Of u nu werkt in het personenvervoer, de brandstoffenhandel, taxi's, verhuis of goederenvervoer. Deze enquête is vanzelfsprekend anoniem. Alleen vragen wij dat de gegevens correct zijn. Verhalen van horen zeggen zijn niet aan de orde. Enkel uw eigen ervaringen tellen. De verzamelde gegevens zullen wij analyseren en verwerken tot een document dat zowel op nationaal als Europees vlak zal gebruikt worden om uw beroep veiliger te maken. Dus iedereen met ervaringen op dat gebied vragen wij dan ook om het formulier in te vullen en het te bezorgen aan het federale secretariaat of uw plaatselijk BTB secretariaat.

De aanval van de ultraliberale EU commissaris Bolkestein (NL) op de bestaande loon- en arbeidsovereenkomsten en sociale regels, is het bewijs dat er nood is aan een sociaal Europa. De strijd tegen deze maatregelen, die enkel het groot kapitaal dienen, kan alleen maar gewonnen worden als wij bekwame kandidaten naar het Europese Parlement sturen. Wij beschikken in ons land over zulke kandidaten. Personen met vele jaren ervaring in het verdedigen van de rechten van de zwakken in onze maatschappij. Op de volgende bladzijde vindt u de stemoproep van onze Voorzitter.

Werner De Clercq,
Federaal Secretaris Wegvervoer & Logistiek



Verkiezingen...

ze maken er een potje van



Dit is een van de veel gehoorde negatieve klanken die we in deze drukke verkiezingsperiode horen. Op het ogenblik dat deze bijdrage van de drukpersen rolt kennen we nog de volledige uitslagen niet van de sociale verkiezingen. De inzet van onze militanten in de bedrijven laat alvast het beste verhoppen. Langs deze weg willen wij nu reeds allen danken die hieraan hebben meegewerkt.

Rest ons nu nog de Europese en de Regionale verkiezingen.

Wij van de BTB hebben ondertussen wel geleerd dat Europa geen ver-van-mijn-bed-show is maar harde realiteit. Europa heeft niet alleen een halve eeuw vrede gebracht, maar liefst 70% van onze wetten en decreten zijn het gevolg van Europese regelgeving. Jaren heeft de BTB de kar getrokken in het verzet tegen de Europese directieve die de havens zou liberaliseren. Weg met de erkende havenarbeiders...Weg met onze cao's...Weg met veiligheidsafspraken en opleidingen... was het Europese devies...dit alles ten bate van de economie en de financiële wereld. De strijd is hard geweest, maar we hebben ze gewonnen. Europa is gekraakt onder onze syndicale acties en het parlement dat oor had voor het verzet van onze havenarbeiders heeft de richtlijn uiteindelijk verworpen.

De steun van de Sp.a Europarlementariërs Katleen Van Brempt en An Van Lancker heeft een enorme impuls gegeven aan ons verzet. Datzelfde verzet zal nodig zijn tegen de richtlijn die de naam heeft meegekregen van de ultraconservatieve Nederlandse commissaris Bolkestein. Verder in deze editie zal u gedetailleerd kunnen lezen welke ravage de zogenaamde liberalisering van de diensten in ons sociaal landschap kan teweegbrengen...ook in het vervoer in tegenstelling tot wat de ontwerp-teksten laten vermoeden. Voor de havens is het evenmin duidelijk of ze andermaal in de Europese vuurlijn liggen.

Het zal dus nodig zijn ons te omringen met verkozen parlementairen die het gedachtegoed van de arbeiders genegen zijn. Ofwel kiezen we

voor partijen en kandidaten die willen dat Europa een tweede Amerika wordt met weinig heel rijke en vele heel armen. Ofwel kiezen we nu voor een sociale samenleving waarin de arbeiders centraal staan en waarbij het Europa van de 25 vooral denkt aan de opwaardering van de ganse unie in plaats van de basis te leggen voor een neerwaartse asociale spiraal.

Dat is het Europa waar progressieve partijen moeten voor vechten. Een sociaal en solidair Europa, gericht op groei en innovatie, op sociale samenhang, op het waarborgen van een goede sociale zekerheid, op toegankelijke gemeenschapsdiensten, op meer kansen op kwaliteitsvolle jobs.

Dat is het Europa dat ons moet toelaten om in onze regio's meer ruimte te bieden aan onze sociale ideeën.

Uw stem voor Europa op 13 juni is dus zeer belangrijk!

Stem verstandig! Stem democratisch! Stem progressief!

Zeg nu zelf...Dehaene en Verhofstadt...zijn die nog bezig met de werkmens?

Als syndicalist wil ik graag een oproep doen aan al onze leden...aan alle vakbondsmensen:

"wie van de kandidaten beantwoordt beter aan het profiel van een vurige voorstander van een sociaal Europa dan Mia De Vits?" Wie zal beter dan wie ook onze syndicale bekommernissen kunnen uitdragen in Europa dan zij? Wie had en heeft er betere contacten met de Europese vakbonden dan Mia? Katleen Van Brempt heeft de Europese arena verlaten voor Vlaanderen, maar ook zij kan blijvend rekenen op onze waardering. An Vanlancker heeft ondertussen in haar eentje het verzet aangezwengeld tegen Bolkestein in het Europese halfroond. Ongetwijfeld zal zij met Mia een voor ons waardevolle tandem vormen. Kies bewust en toekomstgericht, kies vooral voor uw eigen bondgenoten.

Ivan VICTOR
Voorzitter BTB

autobussen & autocars

Lonen garagepersoneel autobussen en autocars / 40.01.02.03

Indexatie vanaf 1 mei 2004

	38u- week		39u- week	
	Euro	Bfr	Euro	Bfr
A.1.1. Hulp "service"	9,61	388	9,42	380
A.1.2. Hulp 10 jaar anciënniteit	10,05	405	9,79	395
A.1.3. Hulp 20 jaar anciënniteit	10,55	426	10,28	415
A.2.1. Hulpwerkman	10,05	405	9,79	395
A.2.2. Hulpwerkman 10 jaar anciënniteit	10,55	426	10,28	415
A.2.3. Hulpwerkman 20 jaar anciënniteit	11,06	446	10,77	434
B. Geofende hulparbeider	11,06	446	10,77	434
C. 2de categorie	12,26	495	11,94	482
D. 1ste categorie	12,86	519	12,53	505
E. Buiten categorie	13,77	555	13,41	541

Verhuizingen

Nieuwe lonen sector verhuis - / 40.05 vanaf 1 mei 2004

	Euro	Bfr
Drager	8,7565	353
Drager > 1 jaar anciënniteit	8,8321	356
C / CE	9,0002	363
Lift	9,0002	363
Inpak	9,0002	363
Kist	9,0002	363
C / CE > 2 jaar anciënniteit	9,0963	367
Ploegbaas	9,0963	367

Goederenvervoer & -behandeling

Overbruggingstijd = arbeidstijd

Een doorbraak op belangrijke principes

Na 15 maanden van harde en moeizame onderhandelingen bereikte BTB-ABVV eindelijk een ontwerp van akkoord over de toepassing van de 48u-week (Europese richtlijn 2002/15). Een historisch akkoord in de transportsector voor het rijdend personeel.



90% van de werknemers in de vervoersector zijn erbij gebaat. Dat zijn dan vooral de werknemers in de vele kleine transportbedrijven. Voor de overige 10% van de werknemers betekent dit akkoord een bevestiging van de bestaande situatie. Hun verworvenheden worden duurzaam en afdwingbaar gemaakt binnen een wettelijk kader.

Belangrijke resultaten

Overbruggingstijd wordt 99% van de arbeidstijd

Invoering begrip diensttijd (= arbeidstijd + overbruggingstijd)

Geleidelijk aan betaling toeslagpremie op diensttijd aan 150%

Waarom is dit akkoord tot stand gekomen?

De Europese richtlijn 2002/15 (organisatie van de arbeidstijd) stelt de minimumregels in verband met de arbeidstijd vast. Op die manier wil Europa de veiligheid en de gezondheid van de werknemers in de transportsector beter beschermen en de verkeersveiligheid verhogen. Daarnaast wil zij ook de onderlinge concurrentie en de mededingingsvoorwaarden beter op elkaar afstemmen.

Deze Europese richtlijn is van toepassing op alle Europese lidstaten én moet omgezet worden in de nationale wetgeving vóór 23 maart 2005. Concreet wil dit zeggen dat de EG-richtlijn 2002/15 in Belgisch recht moet omgezet zijn vóór die datum.

Deze richtlijn legt enkele belangrijke definities vast. Zo worden belangrijke begrippen als arbeidstijd en beschikbaarheidstijd (overbruggingstijd) zeer duidelijk beschreven.

De richtlijn legt daarnaast een principiële beperking vast op de gemiddelde wekelijkse arbeidstijd tot 48u per week, kan in sommige weken tot maximum 60u per week uitgebreid worden, dit over een periode van 4 of 6 maanden.

	Op 1/04/2004	Op 1/01/2005	Op 1/01/2006	Op 1/01/2007	Op 1/01/2008	Op 1/01/2009
Overbruggingstijd	95% van het minimum basisuurloon	97% van het minimum basisuurloon		99% van het minimum basisuurloon		
Ancienniteitspremie	• 0,05 Euro na 15 jaar dienst of • 0,25 Euro in totaal					
Toeslagpremie op diensttijd		Op 1/01/2005 gemiddelde DT per 3 mnd	Op 1/01/2006 gemiddelde DT per 3 mnd	Op 1/01/2007 gemiddelde DT per 2 mnd	Op 1/01/2008 gemiddelde DT per 2 mnd	Op 1/01/2009 gemiddelde DT per 1 mnd
meer dan 60u		110%	120%	130%	140%	150%
meer dan 65u		120%	120%	130%	140%	150%
meer dan 70u		150%	150%	150%	150%	150%

Waarom wilden de sociale partners niet wachten tot de regering het initiatief nam?

Heel simpel. Omdat wij vinden dat de sociale partners (vakbonden en patroons) de sector beter kennen dan een minister. Omdat wij de arbeidsomstandigheden van onze mensen te belangrijk vinden om alléén aan de regering over te laten. Omdat wij niet kunnen accepteren dat teksten onvoldoende doordacht worden, met als resultaat een concurrentievoordeel aan transporteurs uit de nieuwe Europese landen omwille van de lagere lonen.

Overbruggingstijd

Voor het eerst slaagde uw vakbond ABVV-BTB erin om de werkgevers bijna 100% van de overbruggingstijd (beschikbaarheidstijd) te doen betalen.

Trein- en booturen

In het verleden betaalden de werkgevers deze uren niet. In de toekomst zullen deze uren worden vergoed aan 90% van het minimum basisuurloon. Voor alle duidelijkheid: bij de berekening van de overuren en/of de toeslagpremie op de diensttijd worden de trein- en booturen niet meegerekend. De concrete toepassingsmodaliteiten zullen vastgelegd worden door een werkgroep.

Diensttijd en de toeslagpremie op diensttijd

Belangrijke voorwaarde vooraf:

De afspraken over de diensttijd en toeslagpremie op de diensttijd gaan alleen door indien er een akkoord komt met het Ministerie van Tewerkstelling & Arbeid over een afwijking op het art. 23 van de arbeidswet van 1971 inzake overloon en compensatie van gepresterde overuren.

Belangrijk om weten:

De notie diensttijd wordt ingevoerd voor het rijdend personeel. Diensttijd = Arbeidstijd + Beschikbaarheidstijd (vast verblijf in buitenland en trein- en booturen niet inbegrepen). Er wordt een toeslagpremie op de diensttijd betaald vanaf dat die meer dan 60 uren bedraagt. De toeslagpremie op de diensttijd wordt niet gerecupereerd.

De normale regelingen op vlak van overuren op de arbeidstijd en de toeslagen voor prestaties op zon- en feestdagen veranderen niet.

48u arbeidstijd à 100% (ongeacht de activiteit)

+ 12u beschikbaarheidstijd

= 60u diensttijd (arbeidstijd + beschikbaarheidstijd)

(zie EG richtlijn 2002/15)

Het protocol-akkoord 14.04.09

Op 6 april 2004 werd het protocol-akkoord voor het rijdend personeel van het goederenvervoer en/of goederenbehandeling ondertekend door de sociale partners.

Periode 01/01/2003 – 31/12/2004

Dit blijft verworven ook als de Federaal Minister van Tewerkstelling beslist om de gevraagde afwijking op de arbeidswet niet toe te staan.

1. Anciënniteitstoelage

Vanaf 1 april 2004 heeft elke arbeider, na 15 jaar dienst in de onderneming, recht op een bijkomende toeslag van € 0,05 bruto per uur.

Dus vanaf nu ontvang je een anciënniteitstoeslag (bruto per uur) op hiernavolgende momenten in je loopbaan:

- 0,05 € na 3 jaar dienst (of 0,05 euro in totaal) => sinds 01/07/2001
- 0,05 € na 5 jaar dienst (of 0,10 euro in totaal)
- 0,05 € na 8 jaar dienst (of 0,15 euro in totaal)
- 0,05 € na 10 jaar dienst (of 0,20 euro in totaal)
- 0,05 € na 15 jaar dienst (of 0,25 euro in totaal) => vanaf 01/04/2004

2. Eindejaarspremie

Vanaf nu zullen meer mensen recht krijgen op een eindejaarspremie. Om recht te hebben moet je minimum € 3718,40 binnen de referentieperiode verdiend hebben. Deze referentieperiode loopt van 1 juli tot 30 juni. In het verleden telde alleen het aan de RSZ onderworpen loon. Vanaf nu zullen ook de bedragen van de gelijkgestelde dagen mee gerekend worden om aan de minimumgrens van € 3.3718,40 te komen. De berekening van het bedrag van de eindejaarspremie zal echter gebeuren op basis van de effectieve brutolonen.

3. Flexibiliteit

De bedrijven mogen altijd verzoeken om flexibiliteit op jaarbasis in te voeren. De vakbonden zullen zich hier dan over beraden.

4. Permanente vorming

Vanaf deze periode (2003 – 2004) wordt de vorming/opleiding op zaterdag aan 100% van het reële uurloon betaald. In de praktijk betekent dit dat bijvoorbeeld ook de chauffeurs die hun ADR moeten vernieuwen nu hun vormingsuren betaald zullen krijgen. Of eenvoudig gezegd: Opleiding / vorming op zaterdag of buiten de werkuren is vanaf nu arbeidstijd.

Deze arbeidstijd zal natuurlijk niet meegerekend worden bij de berekening van de gemiddelde wekelijkse arbeidsduur.

Lonen garagepersoneel goederenvervoer en goederenbehandeling 140.04.09

Indexatie vanaf 1 mei 2004

	38u- week		39u- week	
	Euro	Bfr	Euro	Bfr
A.1.1. Hulp "service"	9,61	388	9,42	380
A.1.2. Hulp 10 jaar anciënniteit	10,05	405	9,79	395
A.1.3. Hulp 20 jaar anciënniteit	10,55	426	10,28	415
A.2.1. Hulpwerkman	10,05	405	9,79	395
A.2.2. Hulpwerkman 10 jaar anciënniteit	10,55	426	10,28	415
A.2.3. Hulpwerkman 20 jaar anciënniteit	11,06	446	10,77	434
B. Geofende hulparbeider	11,06	446	10,77	434
C. 2de categorie	12,26	495	11,94	482
D. 1ste categorie	12,86	519	12,53	505
E. Buiten categorie	13,77	555	13,41	541



Aanpassing ARAB-, verblijfs- & overbruggingsvergoeding vanaf 1 april 2004

38 u/week of 39 u/week met 6 onbetaalde compensatiedagen

UURLOON	Arbeidstijd in €	Arbeidstijd in BEF	Overbruggingstijd in €	Overbruggingstijd in BEF	Overbruggingstijd Z/F in €	Overbruggingstijd Z/F in BEF
Hulparbeider/begeleider	8.3995	338.83	7.9795	321.89	11.9690	482.83
Chauffeur in opleiding	8.3995	338.83	7.9795	321.89	11.9690	482.83
Chauffeur - 7 ton	8.7240	351.93	8.2880	334.34	12.4320	501.51
Chauffeur 7-15 ton	8.9195	359.81	8.4734	341.82	12.7100	512.72
Chauffeur - 15 ton	9.2320	372.42	8.7705	353.80	13.1555	530.69
Chauffeur geleed voertuig	9.2320	372.42	8.7705	353.80	13.1555	530.69
Chauffeur ADR/koelwagen	9.2320	372.42	8.7705	353.80	13.1555	530.69
Besteldiensten <6 maand.	8.7240	351.93	8.2880	334.34	12.4320	501.51
Besteldiensten >6 maand.	8.9195	359.81	8.4734	341.82	12.7100	512.72
Koerier- & taxibestelwag.	9.2320	372.42	8.7705	353.80	13.1555	530.69

39 u/week met 6 betaalde compensatiedagen

UURLOON	Arbeidstijd in €	Arbeidstijd in BEF	Overbruggingstijd in €	Overbruggingstijd in BEF	Overbruggingstijd Z/F in €	Overbruggingstijd Z/F in BEF
Hulparbeider/begeleider	8.1845	330.16	7.7750	313.64	11.6625	470.46
Chauffeur in opleiding	8.1845	330.16	7.7750	313.64	11.6625	470.46
Chauffeur - 7 ton	8.5000	342.89	8.0750	325.74	12.1125	488.62
Chauffeur 7-15 ton	8.6910	350.59	8.2565	333.07	12.3845	499.59
Chauffeur - 15 ton	8.9955	362.88	8.5455	344.72	12.8180	517.08
Chauffeur geleed voertuig	8.9955	362.88	8.5455	344.72	12.8180	517.08
Chauffeur ADR/koelwagen	8.9955	362.88	8.5455	344.72	12.8180	517.08
Besteldiensten <6 maand.	8.5000	342.89	8.0750	325.74	12.1125	488.62
Besteldiensten >6 maand.	8.6910	350.59	8.2565	333.07	12.3845	499.59
Koerier- & taxibestelwag.	8.9955	362.88	8.5455	344.72	12.8180	517.08

ARAB-VERGOEDING	€	BEF
Per aanwezigheidsuur (arbeidstijd en overbruggingstijd)	0.9776	39.44
Gemiddeld maximum van 12u/dag	11.7312	473.24
VERBLIJFSVERGOEDING	€	BEF
Meer dan 24u uithuizing + 8u arbeidstijd en overbruggingstijd samen	28.6394	1155.31
Minder dan 24u uithuizing	11.5195	464.70
Vast verblijf in buitenland OF binnenland (per schijf van 24u)	7.5711	305.42

ANCIËNNITEITSPREMIE (maandel, betaald als brutopremie op arbeidstijd + aanwezigheidsuren – niet-geindex.)		
Vanaf 01.01.2000	na 3 j anciënniteit op firma	Premie van 0.05 €/u
Vanaf 01.01.2000	na 5 j anciënniteit op firma	Premie van 0.10 €/u
Vanaf 01.01.2000	na 8 j anciënniteit op firma	Premie van 0.15 €/u
Vanaf 01.07.2001	na 10 j anciënniteit op firma	Premie van 0.20 €/u
Vanaf 01.04.2004	na 15 j anciënniteit op firma	Premie van 0.25 €/u

Afhandeling op luchthavens

Eerst was er niets, ...

Eindelijk een akkoord over het statuut Syndicale Afvaardiging (SA) in de sector van de afhandeling in de luchthavens.

Jaren stond er in deze sector niets op papier dat het statuut van de syndicaal afgevaardigde regelde. In veel bedrijven waren onze mensen op de vloer, die hun nek voor anderen uitstaken, afhankelijk van de welwillendheid van de patroon. In de praktijk betekende dit dat veel van onze verkozen werknemers-vertegenwoordigers in de ondernemingsraad of het comité preventie en bescherming hun boekje te buiten gingen. Maar... dit was niet zonder risico, want zij werden niet in hun rug gedekt door een Koninklijk Besluit dat hun bescherming regelde. Deze mensen werden verkozen door hun collega's in Ondernemingsraad en/of Comité Preventie en Bescherming om binnen de grenzen en de bevoegdheden van die overlegorganen hun mandaat uit te oefenen.

Een Syndicaal Afgevaardigde (SA) daarentegen wordt aangeduid door zijn/haar vakbond om de individuele en collectieve belangen van werknemers te verdedigen ten opzichte van de werkgever. Dit wordt geregeld via een Collectieve Arbeidsovereenkomst die nadien bekrachtigd wordt door een Koninklijk Besluit.

Op 26 april 2004 kon er, na lange onderhandelingen, eindelijk een akkoord worden afgesloten. Wat wordt hierin nu concreet geregeld?

1. Wanneer een Syndicaal Afgevaardigde

- Vanaf 30 arbeid(st)ers
- en minimum 25% verzoekt om de oprichting van SA
- aangeduid door de vakbond

2. Hoeveel Syndicaal Afgevaardigden

- 30 – 100 arbeid(st)ers 2
- 101 – 200 arbeid(st)ers 3
- 201 – 500 arbeid(st)ers 4
- meer dan 500 – 5 (waarvan 1 of 2 hoofdafgevaardigden)

3. Mogelijkheden om mandaat uit te oefenen

- elke syndicaal afgevaardigde heeft recht op 4 betaalde dagen syndicaal verlof per jaar (bovenop betaald educatief verlof en de eventuele regelingen binnen een mandaat OR/CPB)
- elke syndicaal afgevaardigde heeft recht op 20 betaalde uren per maand gedurende 12 maanden om zijn mandaat SA uit te oefenen. Indien SA gecombineerd wordt met een verkozen mandaat in OR of CPB is dit bovenop de geldende afspraken in die overlegorganen. De SA mag elke maand 20u besteden aan de uitoefening van het mandaat. Deze uren mogen niet overgedragen worden naar een volgende maand.

4. Bescherming

- De syndicaal afgevaardigde kan niet ontslagen worden omwille van de uitoefening van zijn syndicaal mandaat binnen de regels van de geldende collectieve arbeidsovereenkomst.

5. Bestaande afspraken ?

- Als er op bedrijfsvlak een schriftelijke overeenkomst bestaat over de syndicale afvaardiging, beter dan of minstens gelijk aan de huidige sectorale overeenkomst, dan blijven de afspraken op bedrijfsniveau gelden.

Nu er eindelijk een sectorale overeenkomst is gesloten betekent dit meer rechtszekerheid voor onze syndicale afgevaardigden. Onze mensen zullen hun mandaat veel geruster kunnen uitoefenen. Dit is vooral ook belangrijk voor die bedrijven in de sector waar op bedrijfsniveau niets op papier werd geregeld voor het statuut syndicale afvaardiging.

En nu... verder werken aan de uitvoering van het protocol om uiteindelijk te komen tot een volwaardige sector.

Open brief aan de eerste minister — Guy Verhofstadt

Geachte Mijnheer de Eerste Minister,

De Belgische Transportarbeidersbond, lid van het ABVV, maakt zich ernstig zorgen. De tewerkstellingssituatie in dit land ziet er niet rooskleurig uit, ondanks de pertinente belofte van uw regering om 200.000 bijkomende arbeidsplaatsen te creëren. Als vakbond die de arbeiders uit het vervoer en de logistieke diensten vertegenwoordigt, willen wij dergelijke ambities voluit ondersteunen.

Maar ondertussen ... worden wij vooral met jobverlies geconfronteerd en met zeer weinig jobcreatie. En dus, Mijnheer de Eerste Minister, zijn wij zeer ongerust als wij de berichten rond DHL opvangen.

Als vakbond onderschrijven wij dat een bedrijf van die grootte, een aanzienlijke maatschappelijke verantwoordelijkheid heeft op te nemen. Een verantwoordelijkheid naar zowel zijn personeel (onze leden – eventueel uw stemmers), als op het vlak van tewerkstelling, werkzekerheid, veiligheid en gezondheid.

Als verantwoordelijke vakbondsorganisatie willen wij u aanzetten tot spoed en doortastendheid in dit dossier.

Wij willen er uw aandacht op vestigen dat dit bedrijf, dat deze winter zwaaide met de belofte van meer dan 2.000 jobs, vorig jaar weigerde de verlenging van een CAO over tewerkstellingzekerheid te ondertekenen, en nu reeds 450 banen verloren laat gaan. Het bedrijf dat bijna onbeperkt haar nachtvluchten wou uitbreiden is nu aan het onderhandelen met verschillende andere luchthavens in Europa.

Kunt u zich verplaatsen in de situatie en de gevoelens van de werknemers bij DHL? Kunt u zich inbeelden dat deze werknemers erg ongerust worden als zij horen en zien wat er nu weer rond DHL aan het bewegen is?

Voor alle duidelijkheid, deze arbeiders en bedienden willen DHL in Zaventem. Zij willen hun tewerkstelling behouden!

Maar er wordt door hun directie geen klare taal gesproken « alle pistes blijven open », leuk om horen, wanneer je een huis moet afbetalen, wanneer je kinderen willen studeren, ...

Mijnheer de Eerste Minister al meer dan twee jaar leven deze mensen in onzekerheid.

Daarom willen wij bij u aandringen op een duidelijke communicatie over deze problematiek. Niet alleen voor de tewerkstelling bij DHL, maar ook voor de afgeleide tewerkstelling om en rond de luchthaven. Het is cynisch vast te stellen, dat waar de discussies gestart zijn over zoveel honderden, duizenden extra-jobs, deze nu aan het afglijden zijn naar de discussie over het behoud van de bestaande banen.

De betrokken werknemers hebben recht op eerlijke en correcte informatie. Men moet beseffen wat er op het spel staat. Sociale onrust is in deze situatie niet uitgesloten. Dit dient door een snelle beslissing van de regering te worden voorkomen.

Hoogachtend,

Werner De Clercq,
Federaal Secretaris Wegvervoer & Logistiek BTB
Paardenmarkt 66 – 2000 Antwerpen
werner.de.clercq@btb-abvv.be

actualiteit

een gesel voor het wegvervoer

Het nieuwe

In de geschiedenis van de Europese Unie betekent de toetreding van tien nieuwe lidstaten tot de EU op 1 mei ontegensprekelijk een mijlpaal. Ook het transportlandschap zal grondig door elkaar geschud worden. De vervoerders uit de huidige Europese Unie zijn beducht voor de vooral lagere loonkosten, waardoor Oost-Europese concurrenten hun diensten aan veel lagere vrachtprijzen kunnen aanbieden.

De toetreding van de twee eilanden uit het Middellandse Zee gebied, m.n. Cyprus en Malta, zal geen impact hebben op het internationale wegvervoer. Deze beide eilandstaten blijven in ieder geval beperkt tot strandvakanties. De concurrentie van de andere acht nieuwe lidstaten die op 1 mei de Europese Unie vervoegen is moeilijker in te schatten. Deze landen, Polen – Hongarije – Slowakije – Tsjechië – Estland – Letland – Litouwen – Slovenië, zijn allen actief in het wegvervoer. Hun loonkosten liggen veel lager dan het Europese gemiddelde. De loonkosten zijn volgens beschikbare gegevens het hoogst in Denemarken, waar een werknemer op jaarbasis gemiddeld +/- 44.000 euro kost. Belgische bedrijven betalen op jaarbasis +/- 33.000 euro per werknemer. Ook binnen deze acht nieuwe landen zijn er grote verschillen in de loonkost per uur all-in, maar ze liggen toch nog heel veel lager dan in de oude Europese Unie. Het goedkoopste land is Letland met 2,42 euro/uur en het duurste is Slovenië met 8,98 euro/uur. In ons land is de loonkost gemiddeld 17,62 euro/uur.

Maar alles is relatief. Er zijn nog andere factoren die belangrijk zijn als parameter voor het bepalen van de concurrentie. Het is niet alleen de loonkost maar ook de arbeidsproductiviteit en het aantal gepresteerde uren die men moet incalculeren. Ons land zit op dat vlak aan de top van de Europese Unie. Onze chauffeurs werken veel harder en hebben meer beroepseer.

Een onderzoek binnen de Europese Unie heeft vastgesteld dat de voorbije jaren de lonen in deze nieuwe lidstaten sneller stegen dan in de huidige lidstaten. Met de jaren worden dan ook de verschillen in de loonkosten kleiner.

Ondanks dit alles mogen wij niet ontkennen dat de werkgevers in de transportsector in een nadelige concurrentiepositie zitten tegenover de transporteurs uit de nieuwe lidstaten. Deze nieuwe lidstaten moeten zo snel mogelijk in orde zijn met het "communautaire acquis". Dit betekent dat zij een groot aantal E.U. richtlijnen in hun wetgeving moeten implementeren. Voor sommige E.U. richtlijnen kregen zij uitstel, meestal die richtlijnen die betrekking hebben op de sociale wetgeving.

Om een waarborg te krijgen op een eerlijke concurrentie, was het verbod op cabotage van levensbelang voor de sector. Het verbod

ABVV
WIJ KIEZEN VOOR U

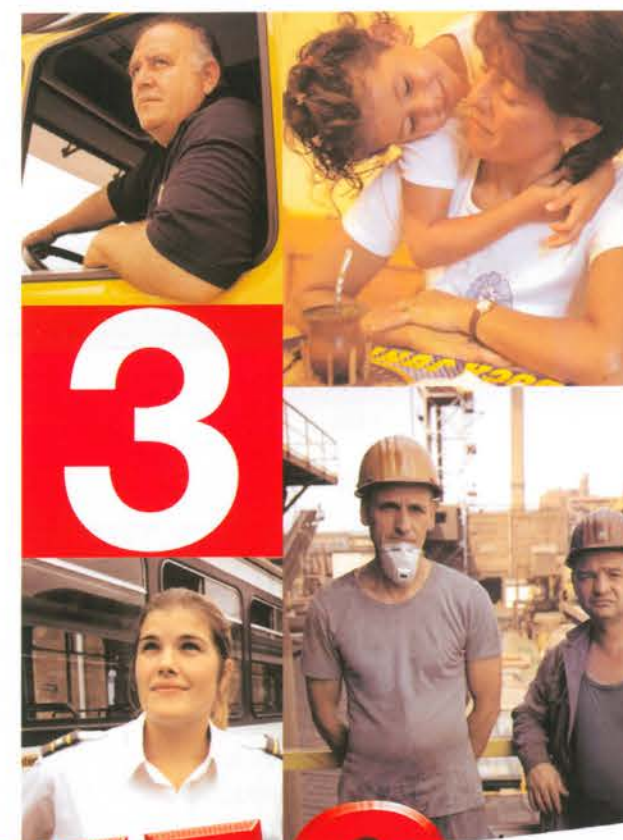


Enquête

“Geweld op werknemers uit de transportsector”

(PERSONENVERVOER – GOEDERENVERVOER)

ABVV
WIJ KIEZEN VOOR U



Belgische TransportarbeidersBond

WEGWIJS

1 Werd U al het slachtoffer van agressie of bedreigingen of geweld met betrekking tot Uw werk als chauffeur? ☐ ja ☐ neen

2 U bent ☐ man ☐ vrouw

3 Uw leeftijd jaar

4 Hoe lang werkt U al als chauffeur? jaar

Transportmiddel (kruis aan wat voor jou van toepassing is):

Bus

☐ pachters

☐ speciale diensten

☐ autocar

☐ Taxi

Vrachtwagen

☐ < 3,5 ton

☐ > 3,5 ton

☐ Bestelwagen

☐ Tankwagen

☐ Verhuiswagen

☐ andere

Indien andere, gelieve meer details te geven.

Indien U op vraag 1 "neen" heeft geantwoord, ga dan verder naar vraag 13.
Indien U op vraag 1 "ja" heeft geantwoord, vul dan de rest van de enquête in.

5 Waar en wanneer vond de agressie plaats? Jaar

Maand

Dag

Uur

Land

Stad

☐ Autosnelweg

☐ Rijksweg

☐ Provinciale weg

☐ Gemeenteweg

☐ Plein

☐ Parkeerplaats

☐ Kruispunt

☐ Verkeerslichten

☐ File

Was u (aankruisen wat van toepassing is)

☐ geparkeerd

☐ stilstaand

☐ aan het laden of lossen

6 Aard van agressie (aankruisen wat van toepassing is)

☐ Fysisch geweld

☐ Verbale agressie

☐ Verkeersagressie

Gelieve meer details te geven:

7 Werd U bestolen? ☐ ja ☐ neen

8 Indien "ja", wat werd er gestolen? (gelieve aan te duiden wat van toepassing is)

☐ Cash geld

☐ GSM

☐ Persoonlijke bezittingen

☐ Creditkaart

☐ Radio

☐ Goederen

☐ Andere

Indien andere, gelieve meer details te geven:

9 Hebt U deze agressie gerapporteerd aan de politie? ☐ ja ☐ neen

10 Hebt u deze agressie gerapporteerd aan uw werkgevers? ☐ ja ☐ neen

11 Heeft deze agressie nog andere gevolgen gehad? (Indien andere, gelieve meer details te geven)

☐ Nee

☐ Ja, dagen arbeidsongeschikt ziekte

☐ Ja, psychologisch

☐ Ja, hospitalisatie

☐ Ja, lichamelijke kwetsuren

☐ Andere

12 Werd U na de agressie hulp aangeboden? ☐ neen

☐ ja

Indien "ja", gelieve meer details te geven:

13 Heeft Uw werkgever beschermingsmaatregelen ☐ neen

☐ ja

genomen en/of neemt U speciale voorzorgen om U te beschermen tegen agressie?

Indien "ja", gelieve meer details te geven:

14 Gebruikt U een alarm/een opsporingssysteem? ☐ neen

☐ ja

Indien "ja", gelieve meer details te geven over het (de) systeem (systemen) welke werd(en) geïnstalleerd voor Uw bescherming:

15 Geeft Uw werkgever richtlijnen met betrekking ☐ neen

☐ ja

tot voorkoming en behandeling van agressie?

Indien "ja", gelieve meer details te geven:

16 Welke maatregelen stelt U voor om de veiligheid op Uw werkplaats te verbeteren?

Dank U voor Uw medewerking!

De ingevulde formulieren dienen voor 30/06/2004 te worden terugbezorgd aan: Werner De Clercq – Federaal Secretaris Wegvervoer & Logistiek, Paardenmarkt 66 – 2000 Antwerpen of Uw plaatselijke afdeling van de BTB

Verantwoordelijke uitgever: Fed Secret: Werner De Clercq, Paardenmarkt 66, 2000 Antwerpen

of een zegen voor de logistiek?

Europa

geldt voor een periode van twee jaar en kan door onze federale regering met twee jaar verlengd worden.

Op 1 mei wordt de bevolking van de Europese Unie uitgebreid met 74 miljoen tot een totale bevolking van 455 miljoen inwoners. De oppervlakte van de Europese Unie breidt uit van 739.000 km tot 3.975.000 km. Een indrukwekkende economische markt zonder grenzen.

Het merendeel van het goederenvervoer gebeurt noodgedwongen over de weg. De kustscheepvaart is zo goed als onmogelijk, vermits de meeste landen niet aan zee grenzen en via het spoor is het ook erg beperkt, aangezien de spoorinfrastructuur vaak slecht is onderhouden. West-Europese transporteurs zullen hier nauwelijks baat bij hebben. Vrijwel alle verkeer van en naar deze regio zal door lokale transporteurs worden uitgevoerd. Het gevolg van de lagere loonkost, maar ook van het huidige systeem van vervoersvergunningen. Vele Oost-Europese landen beschermen de eigen transportmarkt en kennen het merendeel van de concessies toe aan eigen bedrijven. Toch zijn er nog groeimogelijkheden, want steeds meer Belgische vervoerders rijden van en naar Oost-Europa.

De grote troef van onze bedrijven is en blijft echter de logistieke kennis van zaken. België geniet daarenboven van een bijzonder centrale ligging. In een recent onderzoek wordt België genoemd als beste vestigingsplaats voor logistieke en distributiecentra.

Van een verschuiving naar het oosten is voorlopig geen sprake. Tsjechië en Polen zijn wel al opgerukt naar vijfde en zesde plaats, maar de overige nieuwe lidstaten staan een eind verderop in de rangschikking.

Het is aan de Belgische transporteurs om deze troeven uit te spelen en de kansen te grijpen die de uitbreiding hen biedt. Zij zullen hun klanten een totaalpakket van diensten moeten aanbieden willen zij overleven. De verschillen in loonkost houden inderdaad een vorm van oneerlijke concurrentie in, maar deze zullen, zo menen experts, al veel kleiner worden als zij hun logistieke kennis ten volle zullen benutten.



in de kijker

in de kijker

14

Luik

de vurige stad

Een beetje geschiedenis

Luik, "la cité ardente" (de vurige stad), ligt aan de oevers van de Maas omringd door groene heuvels. Luik kreeg haar naam van een veel kleiner riviervtje, de Legia. Op de plek waar dit riviervtje uitmondde in de Maas ontstond al heel vroeg een nederzetting. In de vroege middeleeuwen ontwikkelde zich een stadje op basis van een oude Gallo-romeinse villa. Op deze plaats bevindt zich nu het hoofdplein van Luik, de "Place Saint Lambert".

Het verhaal van **Luik** is een **woelig** verhaal, **hoogtes** en **laagtes**,

Drie grote evenementen markeren de ontwikkeling van de stad. Er is de moord op Sint Lambert, het belangrijkste plein van Luik is ernaar genoemd. Er is de beslissing van Sint Hubert om van Luik de hoofdstad van een nieuw bisdom te maken. En, heel belangrijk, uiteindelijk het moment dat ene bisschop Notger uit de handen van Keizer Otto II wereldlijke macht ontving, toegevoegd aan zijn religieuze macht. Sindsdien kreeg Luik de status van prinsbisdom. Deze momenten maakten dat er bij de Luikenars vrij vlug een eigen nationale identiteit groeide. Daardoor kregen zij een eigen status ten opzichte van de machtige buren Duitsland en Frankrijk. De inwoners van Luik slaagden erin om een zekere vorm van neutraliteit ten opzichte van het Duitse rijk — uiteindelijk behoorden zij daartoe — te behouden. En tegelijkertijd maakten zij duidelijk dat zij zich nauwer verwant voelden met het Romeinse gedeelte van Europa. Heroïsche veldslagen werden gevoerd om hun onafhankelijkheid te verdedigen, de massaslachtpartij door Karel de Stoute in 1468 blijft voortleven in het collectieve geheugen. Vanaf 1506 ontstond er, mits financiële steun van bisschop van der Marck, industriële nijverheid op het grondgebied rond de stad. De eerste wapenindustrie profiteerde er van de nieuwe uitvindingen en nieuwe methodes om metaal te bewerken. Economische ontwikkeling betekende tegelijkertijd culturele ontwikkeling. En in de 18de eeuw werd Luik beschouwd als één van de toonaangevende steden in de tijd van de Verlichting. Het einde van de 18de eeuw vond de Luikenaar meer dan klaar voor de ideeën van de Franse Revolutie. De hoge belastingen en de corruptie van de geestelijkheid legden hiervoor de juiste basis. Het feit dat de Luikenars zich meer aangetrokken voelde tot de Franse identiteit was hier evenmin vreemd aan.

Na de slag bij Waterloo werd België samengevoegd met Holland tot verdriet en frustratie van de Luikenars. In 1830 brak in Brussel een revolutie uit tegen de Hollandse koning, de revolutionairen wilden de "terugkeer" naar Frankrijk. Heel veel Luikse inwoners wierpen zich met



Interprofessionele sensibiliseringsactie aan de vooravond van de sociale verkiezingen 2004 - Ingang industrieterrein

vol enthousiasme in die strijd. De revolutie kende echter een andere afloop dan gepland. De toenmalige Europese supermachten zagen een groter Frankrijk niet zo zitten. De revolutionairen van Brussel en Luik moesten de creatie van de nieuwe onafhankelijke staat

België slikken. Na het ontstaan van België nam Luik opnieuw zijn economische voortrekkersrol op. Doorheen de hele 19de eeuw werd Luik de economische ruggengraat van België. In de 20ste eeuw leed Luik heel erg onder de sluiting van de steenkoolmijnen, de economische crisis in de staalnijverheid. Maar Luik was ook de stad van Simenon, de geestelijke vader van Commissaris Maigret, één van de populairste schrijvers van deze eeuw.

Nu in de 21ste eeuw ontwikkelt Luik zich opnieuw als een economische aantrekkingspool in de driehoek Maastricht — Aken — Luik. De stad is levendig, stralend en in volle evolutie. Maar er is werk aan de winkel...

Een beetje cijfers....

Luik, de derde grootste stad van België, heeft 400.000 inwoners. Het arrondissement Luik telde meer dan een half miljoen inwoners in 2002. Het aantal



arbeidsplaatsen in 2001 bedroeg 183.173, waarvan meer dan 70 % in de dienstensectoren.

Ondanks de daling van het aantal werkzoekenden in de periode 1997 — 2001 kende Luik in 2001 een werkloosheidspercentage van 18,1%. In het Waals Gewest was dit tijdens dezelfde periode 14,9%.

De laatste jaren groeit de tewerkstelling in de transport- en distributiesector in de Luikse regio, vooral dankzij de luchthaven van Bierset en de ontwikkeling van de industriële zones in de omgeving. Hier bevindt zich een groot groeipotentieel voor de Belgische Transportarbeidersbond.

Een gesprek met Frida en Carmela, een team "de choc" sinds 1991.

Frida Kaulen werd secretaris BTB op 1 juli 1991, na het afleggen van een examen. Zij werd toen verantwoordelijk voor de regio Luik — Verviers.



Op 1 december 1991 kwam Carmela de werking versterken. Sindsdien zijn zij een onklopbaar team.

Frida: "Wij vormen een uitzonderlijk efficiënte tandem, een echt team de choc!" Sinds 1994 kwamen Namen en Luxemburg erbij waardoor een zeer strikte werkorganisatie zich opdroeg. Zowel Frida als Carmela starten 's morgens lang voor de openingsuren. Die tijd benutten zij om de rest van de dag te organiseren, informatie door te geven, het werk beheersbaar te maken. Uiteraard zijn er dingen die niet te plannen of vooraf in te schatten zijn, het aantal telefoons, de mensen aan het loket, ...

in de kijker

15

in de kijker [luik]



Het aantal leden verdriedubbelde in 10 jaar tijd over de vier regio's bekeken. Alleen al in Namen en Luxemburg verdubbelde het aantal leden sinds 1994.

Gevraagd naar het wonderrecept, zegt Frida: "Respect voor de mensen, fundamenteel respect, iedereen die over de vloer of aan de telefoon komt wordt vriendelijk bejegend. En dit dan gekoppeld aan een goede organisatie, ... En uiteraard niet alleen respect voor wie over de vloer komt, maar ook voor elkaar, voor Carmela als medewerkster en rechterhand, ... Zowel leden als patroons weten zeer goed dat zij ook bij haar terecht kunnen." Zij voegt eraan toe dat de interprofessionele diensten en werking in Luik ook recht hebben op hun deel in het succesverhaal. De samenwerking en de solidariteit tussen de centrales is uniek. Het geheel is een dynamische ploeg, er wordt continue overleg gepleegd bij de voorbereiding van acties, of indien de één of ander met problemen zit. De discussies, zelfs al is men het niet eens met elkaar verlopen op een opbouwende manier. Via de "Fondation André Renard", de vormings- en documentatiedienst wordt een professionele ondersteuning voorzien. Zij werken met specialisten. Zo ondersteunden zij de afdeling BTB op het vlak van communicatie en persrelaties. Dit bewees onmiddellijk zijn nut toen de afdeling werd geconfronteerd met een groot faillissement in de regio, de vakbondsacties werden zeer goed gecoverd door de verschillende nieuwszenders.

"Een voorbeeldje van samenwerking en solidariteit over de centrales heen. Op maandag 22 september 2001 kregen wij telefoon in verband met het faillissement van een transportbedrijf. Tussen haakjes, in 2001 hadden wij als BTB daar 6 leden. Het faillissement trof 75 chauffeurs en 15 bedienden.

Dinsdag 23 september trokken Carmela en ik, samen met de nieuwe secretaris BBTK, naar de firma met de nodige documenten om de werkloosheidsdossiers en de dossiers voor de juridische dienst op te maken. 's Avonds waren de basisdossiers van 75 chauffeurs en 15 bedienden in orde.

Donderdag 25 september hadden wij contact met de curatoren, die vielen zowat achterover. Als tegenprestatie hielden zij toen een periode twee mensen (lid BBTK) in dienst om alle dossiers te becijferen. Tegen november waren alle documenten bij het fonds voor sluiting van ondernemingen.



Voor ons was het toch een vrij slopende periode, we werkten bijna 24u/24u. Maar het resultaat is dat nu nog in 2003, dus 2 jaar na het faillissement, de 75 chauffeurs van dat bedrijf lid zijn van BTB."

Beiden zijn zo enthousiast in hun verhaal dat het gewoon soms door elkaar loopt, maar hun gedrevenheid werkt aanstekelijk. Je ziet het aan de mensen die binnenkomen, de harte-



hun afdeling en bij hun secretaris en medewerkster. Desgevraagd of de "female touch" hier misschien een rol zou in spelen ontkennen beiden dit. "Wij hanteren niet de 'afstandelijke' stijl, op die manier winnen en behouden wij het vertrouwen van onze delegees, maar nee, dit heeft op zich niets te maken met ons vrouwzijn."

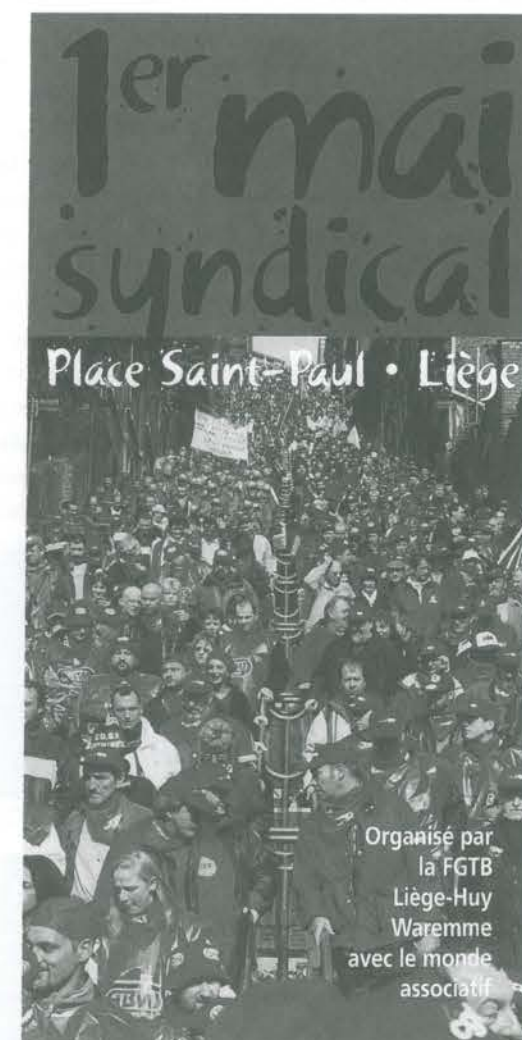
Ondertussen is dit vrouwenteam aangevuld met mannelijk gezelschap. Sinds 1 juni 2003 is Jean-Marie Lansberg hen komen vervoegen als propagandist. Dit is het concrete gevolg van het samenwerkingsakkoord dat werd afgesloten tussen de BTB en CMB van Luik.

"Op het moment van dit interview is Jean-Marie op het terrein actief. Dit is ook nodig in tijden van sociale verkiezingen, dit vormt tot nu bijna de volledige hoofdmoot van zijn opdracht. Hij zoekt zeer intensief naar nieuwe kandidaten, ook in bedrijven waar we tot nu toe nog niet aanwezig waren. Met resultaat, we hebben enkele nieuwe firma's waar we nu kandidaten kunnen indienen. Omwille van de vele faillissementen in de regio biedt Jean-Marie uiteraard ook daar welkom ondersteuning. Nu is onze propagandist niet zomaar een nieuwkomer. Hij verdiende zijn sporen gedurende de 25 jaar dat hij delegee was in de metaalsector. Ook dit is een belangrijke en bruikbare ervaring voor onze afdeling."

Acties in de regio:

Luik is een dynamische regio. Het ABVV organiseerde er regelmatig acties, logisch ook, de economische situatie maakte het noodzakelijk. Een van de meest indrukwekkende momenten was de solidariteitsmanifestatie met de Luikse staalarbeiders. Frida: "Als ik ooit een boek zou

schrijven komt dat verhaal er zeker in. Het ging over de tewerkstelling van 1000 mensen, alle inwoners van Luik voelden zich betrokken, het was ook echt een familiale solidariteitsmanifestatie. Ook de steun en solidariteit van mensen buiten de regio was ontroerend. Op deze manifestatie waren 60.000 mensen aanwezig, waarvan zeker 300 chauffeurs BTB. Het mooiste moment van de betoging was de afdaling van de 600 trappen van de Franchimontois – één vloeiende rode golfbeweging was dat. Er waren mensen uit alle milieus met hetzelfde doel – hun solidariteit betuigen met de tewerkstelling van die 1000 staalarbeiders."



actie

20 maart 2004

Oostende

Op 20 maart betoogden zo'n 20.000 syndicalisten voor de welvaartsvastheid van de uitkeringen; het behoud van de sociale zekerheid; meer jobs; de stopzetting van de fiscale discriminatie tussen "oude" en nieuwe bruggepensioneerden. Een strakke wind blies onze eisen tot in Raversijde, waar de ministers vergaderden. Onze betoging was niet zonder succes. Enkele van onze eisen werden ingewilligd, en niet de minste. Hieronder een chronologisch overzicht van de resultaten:

2004

APRIL het plafond RIZIV voor de invaliditeitsuitkering van 'nieuwe' invaliden zal correct worden berekend ■ verhoogde kinderbijslag – versoepeling van de inkomensgrens voor het arbeidsinkomen ■ invoering installatiepremie en huurgarantie voor daklozen ■ begeleiding op de werkvloer van bijslandgerechtigden ■ verlenging bevallingsrust bij hospitalisatie van meer dan 7 dagen van de baby ■ inkomensgarantie ouderen – behoud van de uitkering alleenstaande indien de oudere bij zijn kind gaat inwonen ■ gepensioneerden na 31 december 1995, maar voor 1 januari 1997 krijgen maandelijks 2% meer — **JULI** — partners van invaliden en werklozen mogen meer verdienen ■ aanpassing van de wet op arbeidsongevallen en beroepsziekten ■ verlenging van adoptieverlof van 10 dagen naar 31 dagen ■ verlenging van de moederschapsrust bij de geboorte van een meerling: van 17 weken naar 19 weken — **SEPTEMBER** — inhaaloperatie voor het 'plafond' bij de berekening van de uitkeringen voor arbeidsongevallen en beroepsziekten van € 25.893 naar € 31.578 per jaar; enkel voor de 'nieuwe' gevallen ■ de inkomensgarantie voor ouderen stijgt met € 10 per maand — **OKTOBER** — de wachttuitkeringen voor alleenstaande schoolverlaters (ouder dan 21 jaar), de minima invaliditeit van onregelmatige werknemers, het bestaansminimum, de sociale hulp aan gehandicapten: wordt met 1% verhoogd

2005

JANUARI — de plafonds voor de berekening van de ziekte-uitkeringen, de arbeidsongevallen en de beroepsziekten: worden met 2% verhoogd ■ er worden meer kansen tot integratie geboden aan invaliden, slachtoffers van arbeidsongevallen en beroepsziekten en er komt meer preventie van nieuwe beroepsziekten ■ de belastingaftrek voor kosten van kinderopvang wordt verlengd tot kinderen van 12 jaar — **JULI** — verbetering van het ouderschapsverlof

— **SEPTEMBER** — de pensioenen van werknemers, ingegaan in 1997, stijgen met 2% — **DECEMBER** — de inkomensgarantie voor ouderen stijgt met € 10 per maand

2006

In het najaar moeten de sociale partners onderhandelen over de toepassing van het mechanisme "welvaartsvastheid" — **SEPTEMBER** — de pensioenen van werknemers ingegaan in 1998 en 1999 stijgen met 2% ■ er komt een verlenging van het postnataal verlof (na bevallingsrust) met 1 week voor moeders die voor hun bevalling ziek waren — **OKTOBER** — de wachttuitkeringen worden met 1% verhoogd — **DECEMBER** — de inkomensgarantie voor ouderen stijgt met € 10 per maand

2007

JANUARI — in voege treding van het advies van de sociale partners ivm: ■ aanpassing alle plafonds (ook werkloosheid) op basis van de loonnorm ■ enveloppe voor de welvaartsaanpassingen van de uitkeringen ■ verhoging van de minima voor invaliden (alleenstaanden en gezinshoofden) tot het minimum van de werknemerspensioenen — **SEPTEMBER** — de pensioenen ingegaan in 2000 en 2001 stijgen met 2% — **OKTOBER** — de wachttuitkeringen stijgen met 2% — **DECEMBER** — de inkomensgarantie voor ouderen stijgt met € 10 per maand

De BTB was er met velen.



Zaterdag 5 juni

betoogden de beide vakbonden in Brussel.

Met als ordewoorden:

- voor de verwerping van de richtlijn Bolkestein
- voor de harmonisatie – naar boven toe – van de arbeidsvoorwaarden in het Europa van de 25
- voor ons Europees sociaal model

Een beetje uitleg...

Als het voorstel van richtlijn van de Europese commissaris Bolkestein goedgekeurd wordt, dan zullen bedrijven uit Letland die in België werken er ook de lonen uit Letland uitbetalen.

Of toch niet helemaal. Zo zou het Belgische minimumloon wel toegepast moeten worden! Hoewel... ook dat is niet helemaal duidelijk. Bovendien zouden de regels kunnen variëren naargelang het gaat om uitzendarbeid, detachering, terbeschikkingstelling van werknemers, ...

Zeker is wel dat – als de richtlijn Bolkestein goedgekeurd wordt – een Lets bedrijf – of een bedrijf uit een andere EU-lidstaat – dat in ons land werkt, niet alle loonovereenkomsten en sociale regels die bij ons gelden, zal moeten naleven (bijv. arbeidstijdregelingen, brugpensioenen, sociale zekerheid, ...).

Vaarwel dus pensioen, gezondheidszorg, kinderbijslag, ...

Het principe van het land van oorsprong

De sociale droom van de Europeanen ligt in de vergeethoek! Bolkestein belooft de meest lakse lidstaat! Als men Europa één heeft willen maken, dan was het ook om de sociale voorwaarden en de arbeidsvoorwaarden beter op elkaar af te stemmen. Tot nu toe moesten de ondernemingen de regels van het land waar ze zich vestigden, naleven. Een Portugees bedrijf dat naar België komt moet nu de wetten, CAO's en lonen die in ons land gelden, eerbiedigen.

Het voorstel van richtlijn Bolkestein keert nu de zaken om: zo zal bijvoorbeeld een Poolse onderneming die zich in België vestigt, de Poolse wetgeving moeten naleven.

Dat is het basisprincipe, het uiteindelijk te bereiken doel. Er zijn wel uitzonderingen op die regel – ondermeer de naleving van het minimumloon – maar die uitzonderingen zijn zo slecht en vaag geformuleerd dat ze weinig garanties bieden. Het zou dan ook wel kunnen dat die uitzonderingen, na een overgangperiode, simpelweg verdwijnen.

Een werknemer uit Letland kost 3,42 euro per uur

Het is ook geen toeval dat de richtlijn Bolkestein er komt op hetzelfde moment als de uitbreiding van de Europese Unie: een werknemer uit Letland kost 3,42 euro per uur, een werknemer uit Tsjechië 3,90 euro

per uur, een uit Polen 4,48 euro, een Sloveen 8,98 euro. In het 'oude' Europa, dat van de vijftien, kost een werknemer gemiddeld 23 euro!

De richtlijn Bolkestein is dus een soort 'goedkope vlag' voor de ondernemingen uit de landen met de meest lakse wetgeving: ondernemingen van het oorsprongland of gedelocaliseerde ondernemingen. Het lijkt immers geen twijfel dat deze maatregel het aantal delocalisaties zal opdrijven.

De richtlijn heeft betrekking op de diensten... maar ook de bouw, de industrie en het vervoer vallen eronder...

De richtlijn Bolkestein heeft betrekking "op de diensten op de interne markt". Alle diensten vallen eronder, zowel diensten uit de openbare als uit de privé-sector. Zij vertegenwoordigen ca. 70% van de rijkdom die in ons land geproduceerd wordt.

...ook lassers en metsers...

Voor alle duidelijkheid: ook de industrie en de bouw vallen onder de richtlijn. Een onderneming uit Letland, Tsjechië, ... zal bijvoorbeeld metsers op een bouwterrein of lassers in een metaalfabriek kunnen 'detacheren', 'ter beschikking stellen' of als uitzendkracht (interim) tewerkstellen.

... maar ook vrachtwagenchauffeurs en dokwerkers ...

Ook het wegvervoer zou wel eens zwaar kunnen getroffen worden: het voorstel van richtlijn zou namelijk ook van toepassing zijn op het wegvervoer met voertuigen van minder dan 3,5 ton. Vervoer dat vandaag gedaan wordt met vrachtwagens, zou dan wel eens gespreid kunnen worden over verscheidene kleinere vrachtwagens of bestelwagens (die dan aan een heleboel regels ontsnappen) tegen de gekste prijzen en zonder de strenge regels en veiligheidsmaatregelen die voor de zware vrachtwagens gelden. En ook de overwinning van de dokwerkers, die uiteindelijk van het Europees parlement gelijk kregen, dreigt opnieuw teniet gedaan te worden door Bolkestein.

Meer informatie op de abvv website: www.abvv.be

Arbeidsongeschiktheid en medisch attest

Er zijn nog al wat discussies en misvattingen over het al dan niet verplicht zijn om een medisch attest af te leveren bij arbeidsongeschiktheid. Met deze tekst willen wij klaarheid brengen in dit dossier. Welke zijn de eerste stappen die U als werknemer dient te ondernemen bij uw arbeidsongeschiktheid

Eerst en vooral is er de Wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeids-overeenkomsten. In Art. 31 § 2 van deze wet staat: "De werknemer is verplicht zijn werkgever onmiddellijk op de hoogte te brengen van zijn arbeidsongeschiktheid"

Onder arbeidsongeschiktheid wordt verstaan de onmogelijkheid voor de werknemer om zijn werk te verrichten als gevolg van ziekte of ongeval. Deze regeling is van toepassing op alle werknemers die verbonden zijn met een arbeidsovereenkomst. De aard van de arbeidsovereenkomst heeft geen enkel belang, het kan dus een arbeidsovereenkomst van onbepaalde duur zijn, een overeenkomst van bepaalde duur, een deeltijdse overeenkomst, enz.

U moet in alle gevallen de werkgever verwittigen, zelfs indien de verplichting om te verwittigen niet werd opgenomen in de arbeidsovereenkomst of het arbeidsreglement. Zelfs bij verlenging van de arbeidsongeschiktheid moet U de werkgever opnieuw verwittigen. De verwittiging moet onmiddellijk gebeuren en met onmiddellijk bedoelt men zodra U het kan. Indien men tijdens de dag van de arbeidsongeschiktheid de werkgever verwittigt, zou er normaal gesproken geen probleem mogen zijn. Indien er toch een betwisting ontstaat, zal de rechter van de Arbeidsrechtbank beslissen of er van onmiddellijke verwittiging sprake is.

De wijze van verwittigen staat niet vermeld in de wet. De verwittiging kan op allerlei manieren gebeuren: telefonisch, per fax, per telegram, per brief, per e-mail, door derden enz. In het arbeidsreglement of de arbeidsovereenkomst kan eventueel de wijze van verwittigen opgenomen worden. De verwittiging kan ook gebeuren door een doktersattest.

Er zijn geen financiële sancties voorzien als U niet verwittigt, tenzij er in het arbeidsreglement een boete voorzien is. De werkgever kan wel weigeren om gewaarborgd loon voor de arbeidsongeschiktheid te betalen voor de periode van arbeidsongeschiktheid die aan de verwittiging voorafgaat.

Het meest gebruikelijke bewijs van de arbeidsongeschiktheid is het medisch attest. U bent verplicht een medisch attest af te leveren indien een collectieve arbeidsovereenkomst of het arbeidsreglement dit voorschrijft. Indien dit niet het geval is, moet de werkgever een medisch attest vragen aan U. Wordt het attest voorgeschreven in een CAO of het arbeidsreglement dan moet het medisch attest afgeleverd of opgestuurd worden binnen de termijn bepaald in de overeenkomst of het

arbeidsreglement. Indien er in beide overeenkomsten geen termijn werd bepaald, moet het attest afgeleverd of verzonden worden binnen de twee werkdagen vanaf de dag van de arbeidsongeschiktheid. Is het indienen van een medisch attest niet voorzien in een CAO of in een arbeidsreglement, moet de werkgever het aan U vragen en U bent verplicht het bewijs af te geven of op te sturen binnen de 48 uur, te rekenen vanaf de dag van ontvangst van het verzoek van de werkgever.

De volgende vermeldingen zijn onontbeerlijk in een medisch attest:

- naam, voornaam en adres van de dokter;
- de reden waarom er niet kan gewerkt worden;
- de vermoedelijke duur van de arbeidsongeschiktheid;
- betreft het een eerste arbeidsongeschiktheid of een verlenging;
- mag de werknemer zich buitenshuis begeven;
- betreft de tweede arbeidsongeschiktheid dezelfde of een andere ziekte.

U moet het bewijs leveren dat U het medisch attest hebt verstuurd of afgegeven op een bepaalde dag. Het attest kan per brief verstuurd worden of afgegeven aan de werkgever (eventueel door familielid of collega-werknemer) mits een bewijs van ontvangst. Het meest voor de hand liggend bewijs is een aangetekend schrijven, doch U kunt als werknemer het bewijs leveren met alle rechtsmiddelen. Dezelfde regels zijn van toepassing bij verlenging van de arbeidsongeschiktheid. Bij het laattijdig of het niet afleveren van een medisch attest zijn er verschillende sancties mogelijk, gaande van verlies van gewaarborgd loon, sancties die werden opgenomen in het arbeidsreglement, ontslag om dringende reden (maar de werkgever kan nooit met zekerheid stellen of zijn beslissing om tot onmiddellijk ontslag wegens dringende reden over te gaan door de rechtbank wordt aanvaard) en de mogelijkheid om aan te nemen dat U zelf uw arbeidsovereenkomst heeft beëindigd.

Dus:

- steeds uw werkgever verwittigen!
- steeds uw medisch attest aangetekend opsturen of laten ondertekenen voor ontvangst!
- steeds uw plaatselijk BTB secretariaat verwittigen bij betwisting!

Duitsland: de Duitse wegcode voorziet sinds 1 april 2004 dat autocarpassagiers de beschikbare veiligheidsgordels verplicht moeten dragen. Doen zij dat niet, dan riskeren zij een boete van € 30.

Spanje en Italië: In beide landen moeten chauffeurs een fluorescerend veiligheidskazuiveltje dragen als zij zich bij panne of ongeval buiten hun voertuig begeven.

Werken Antwerpen: Vrachtwagenverkeer is niet toegelaten op de tijdelijke bruggen (tonnage: max. 3,5 ton) die op de Singel worden geplaatst. Zij moeten gelijkgronds blijven rijden.

Een oplossing voor het vakantiegeld dankzij het ABVV!!!

De laatste weken — maanden ontstond enige commotie betreffende al dan niet op tijd kunnen betalen van het vakantiegeld. Sinds enige tijd moeten de aangiften aan de RSZ elektronisch gebeuren en niet meer op papier. En dit blijkt niet zo vlot te verlopen. Als een bedrijf/sociaal secretariaat zijn aangifte onvolledig of niet correct doorgeeft aan de RSZ, wordt de ganse aangifte niet verwerkt en gaat deze terug naar het bedrijf/sociaal secretariaat. Vroeger werden de correcte gegevens wel verwerkt en enkel de verkeerde of onvolledige aangifte teruggestuurd. Door deze informaticaverwerking slaagt de RSZ er niet in om alles op tijd te verwerken en het door te spelen naar de Rijksdienst voor Jaarlijkse Vakantie.

Onder druk van het ABVV werkte de RSZ een noodplan uit voor de uitbetaling van het vakantiegeld van de arbeiders, voor diegenen waarvan de aangifte nog niet volledig is. Dus niemand zal tijdens de vakantieperiode zonder inkomen komen te staan. De arbeiders die uit de boot zouden vallen, krijgen NU toch vakantiegeld betaald. Zij zullen een forfaitair bedrag krijgen, zodat zij net als andere jaren hun vakantieplannen kunnen uitvoeren. Dit bedrag is berekend op hun vakantiegeld van het jaar voordien (2003). Aan de hand van de brief die iedere werknemer ontvangt van de Rijksdienst voor Jaarlijkse Vakantie zal hij of zij kunnen vaststellen of het aantal toegekende dagen volledig is. De definitieve afrekening zal volgen bij de uitbetaling van het vakantiegeld voor het volgende jaar (2005). Wij kunnen tevreden zijn dat we dit voor de arbeiders in orde hebben kunnen brengen.

Het ABVV zorgt voor oplossingen: Arbeiders verliezen geen vakantiedagen!

Onlangs kwam aan het licht dat de nieuwe berekening van de vakantieduur voor een aantal arbeiders leidde tot een inlevering van 1 à 2 dagen. Het ABVV berekende dat ongeveer 50% van de arbeiders zouden moeten inleveren op hun vakantiedagen. Die nieuwe berekeningswijze was destijds door de regering Dehaene op de rails gezet en kwam er door de modernisering van de aangifte van de vakantiedagen. Niemand realiseerde zich op dat moment dat die nieuwe formule nadelig was voor de arbeiders. Afgesproken was immers dat de nieuwe berekeningswijze neutraal zou zijn, m.a.w. dat geen arbeider er nadeel door zou ondervinden. Toen bleek dat de nieuwe berekeningswijze voor sommige arbeiders toch nadelig zou zijn zette het ABVV alles in het werk om oplossingen te vinden. Een nieuw eenparig advies van de sociale partners in het RJV (Rijksdienst voor Jaarlijkse Vakantie) werd voorgelegd aan Minister Vandenbroucke die beloofde het goed te keuren.

De oplossing! Alles blijft bij het oude. Niemand verliest één vakantiedag! De tabel, die tot het eind van vorig jaar gehanteerd werd, is opnieuw van toepassing. In functie van het aantal gewerkte en/of gelijkgestelde dagen in 2003 heb je recht op een aantal vakantiedagen, maar nooit meer dan 20 dagen in de 5 dagen/week.

Geweld tegen verstekelingen

Op hoeveel vakantiedagen heb je recht in 2004? Een belangrijk element in de berekening is het jaar waarin je prestaties leverde, m.n. het vakantiedienstjaar, in dit geval 2003.

Een arbeider(ster) die een héél jaar en voltijds presteerde in de 5 dagenweek, heeft recht op maximum 20 vakantiedagen. Het kan zijn dat je tijdens dat vakantiejaar niet constant aan het werk was, maar ziek, het slachtoffer van een arbeidsongeval, tijdelijk werkloos of met zwangerschapsverlof was. Deze dagen worden dan "gelijkgesteld", m.a.w. ze tellen dan mee bij de berekening van je totaal aantal vakantiedagen.

De fiche van RJV vermeldt het aantal vakantiedagen. Uiteraard kan je met meer vragen altijd terecht bij je plaatselijk BTB kantoor.

Illegale verstekelingen zijn een probleem. Het is geen prettige ervaring om tijdens je rit te ontdekken dat er zich verstekelingen aan boord van of zelfs onder je voertuig bevinden. Dit probleem oplossen door die mensen met geweld te verwijderen is niet de goede weg. Deze mannen, vrouwen en kinderen bevinden zich in een precare situatie om allerlei redenen. Zij zijn in handen gevallen van mensenhandelaren, gangsters van de ergste soort. Indien u zulke mensen ontdekt in of rond uw vrachtwagen, waarschuw zo snel mogelijk de bevoegde diensten, federale of plaatselijke politie. Neem zeker geen initiatieven waarvan u later spijt zou kunnen krijgen.

Een goede raad!!!! Kijk op regelmatige tijdstippen uw vrachtwagen na, zodat uzelf niet het slachtoffer wordt door beschuldigd te worden van mensensmokkel.

Geef de onderstaande strook aan een collega die nog niet bij de BTB Wegvervoer & Logistiek is aangesloten

Inschrijfstrook



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.