

THE ROAD TO VICTORY

Als chauffeur klop je LANGE DAGEN, op onmogelijke tijdstippen. Een bezoek aan de vakbond zit er niet altijd in. Daarom komt ABVV - BTB naar je toe. In ons mobiel kantoor kan je terecht met vragen over RIJ- EN RUSTTIJDEN, OVERUREN, LOON, ... of gewoon voor een babbel bij een tas koffie.

TRUCK- EN BUS CHAUFFEURS

U KRIJGT BEZOEK VAN **ABVV BTB**!
Samen sterk

VRIJDAG 10/4/09: Brucargo
WOENSDAG 15/4/09: Brecht en Sint-Katelijne-Waver
DONDERDAG 16/4/09: Antwerpen - Kaai 702 (rechteroever)
MAANDAG 20/4/09: LAR - Rekkem
DINSDAG 21/4/09: Zaventem (lokatie Sociale Verkiezingen)
MAANDAG 27/4/09: Brucargo
DINSDAG 28/4/09: Skaldenpark Gent
MAANDAG 11/5/09: Brucargo
DINSDAG 12/5/09: Zaventem (lokatie Sociale Verkiezingen)
DONDERDAG 14/5/09: Brecht en Sint-Katelijne-Waver
VRIJDAG 15/5/09: Antwerpen - Kaai 702 (rechteroever)
MAANDAG 18/5/09: LAR - Rekkem
DINSDAG 19/5/09: Skaldenpark
MAANDAG 8/6/09: Brucargo
DINSDAG 9/6/09: Zaventem (lokatie Sociale Verkiezingen)
MAANDAG 15/6/09: LAR - Rekkem
DINSDAG 16/6/09: Skaldenpark Gent
WOENSDAG 17/6/09: Brecht en Sint-Katelijne-Waver
DONDERDAG 18/6/09: Antwerpen - Kaai 702 (rechteroever)

VOOR MEER DETAILS M.B.T. DE STOPPLAATS VAN DE ROADSHOW
contacteer het federaal secretariaat BTB Wegvervoer & Logistiek.



Meer info over onze BTB Roadshow:

Bel BTB Wegvervoer & Logistiek
op het nummer 03/224 34 34 of
mail met veronique.de.roeck@btb-abvv.be

WEET JE DAT

... in Frankrijk All4Trucks op 12 januari 2009 de eerste full service truckstop van Europa opende aan de kruising van de A26 en de A16, op de zone Transmarck. De site beschikt over een bewaakte parking van meer dan 300 plaatsen, een meermerkentankstation, een restaurant, communicatiefaciliteiten, winkels en alle nutsvoorzieningen. All4Trucks heeft plannen voor nog 20 dergelijke truckstops verspreid over gans Europa.

... de medische schifting voor chauffeurs vanaf 10.09.2008 systematisch een geldigheid van 5 jaar heeft, dit ongeacht de

leeftijd van de chauffeur, behalve wanneer de arts om medische redenen een kortere termijn vaststelt. De reden voor deze wijziging is de invoering van het getuigschrift voor vakbekwaamheid. Voor de autobus- en autocarsector werd deze vakbekwaamheid op 10.09.2008 ingevoerd, voor de sector goederenvervoer gebeurt dit pas in september 2009.

... vanaf 1 oktober 2008 het papieren autovignet voor zware vrachtwagens vervangen werd door een elektronisch vignet. Dat houdt in dat er minder administratie moet gebeuren, maar

vooral dat de chauffeurs in de praktijk minder vaak zullen moeten stoppen voor controles. De controleurs kunnen immers in een elektronische databank nagaan of voor het eurovignet is betaald zonder dat zij het voertuig moeten laten stoppen.

... een medische schifting of rijgeschiktheidsattest niet langer vereist is bij carpooling waarbij de chauffeur met een firmawagen rijdt en bij het vervoer van collega's naar werven of werkplaatsen met een camionette of een busje van de firma.

10 BTB-
Rondetafel-
conferentie:
Cabotage

14 ETF-
Conferentie
in Warschau

18 Geen derde
afhandelaar
op de nationale
luchthaven

België-Belgique
P.B.
GENT X
8/854

afgitekantoor:
Gent X - P708415
Driemaandelijks tijdschrift
jan - febr - maart 2009

verantwoordelijke uitgever:
Fed. Secret.: Frank Moreels
Paardenmarkt 66
2000 Antwerpen 1



bezoek onze website:
www.btb-abvv.be

Belgische TransportarbeidersBond



- 3** Het kapitalisme kraakt in zijn voegen
- 4** We wonen de eerste veldslag!
- 6** Kennis is macht! De BTB militanten weten het
- 8** Belgische chauffeurs worden werkloos! Oost-Europese chauffeurs nemen ons werk over!
- 10** BTB-Rondetafelconferentie: Cabotage
- 12** Lonen en vergoedingen
- 14** ETF-Conferentie in Warschau
- 15** Afvalophaling waakzaam blijven!
- 16** ABVV-BTB voerde actie bij Flightcare en Aviapartner
- 17** Caroline Gennez bezoekt AVIAPARTNER op uitnodiging van BTB
- 18** Geen derde afhandelaar op de nationale luchthaven
- 20** SERV-studienamiddag rond nieuwe rij- en rusttijden in het goederenvervoer
- 21** Bestuursvergaderingen BTB Wegvervoer&Logistiek
- 22** Too little, too late? Wetteren : de eerste beveiligde snelwegparking voor vrachtwagens
- 22** De Decker-Van Riet historische staking bij een pachter van "De Lijn"
- 23** Een extra propagandist voor de pachters in Wallonie
- 24** The road to victory
- 24** Weet je dat

Redactie:

Frank Moreels
Dinneke Fleerackers
Lieve Pattyn
Philippe Duquene
René Degryse
Tom Peeters
Véronique De Roeck

Foto's:

Frank Moreels
Hendrik Delagranghe
Mac Urata
Roger Collin
Steven Vleminckx
Tom Peeters
Véronique De Roeck
Philippe Duquene

Interessante brochure van het Vlaams ABVV met ABVV-eisen voor een nieuwe Vlaamse regering : www.vlaamsabvv.be



HET KAPITALISME KRAAKT IN ZIJN VOEGEN

Dat het kapitalisme bewezen heeft geen werkbaar systeem te zijn, dat is nu wel voor iedereen duidelijk geworden. Wat begon als een vastgoedcrisis in Amerika, verspreidde zich als een lopend vuur over de wereld. Om Marx te parafraseren: er waart een spook door Europa, genaamd crisis. Dit is geen gewone crisis meer. Het is een crisis die aantoonde dat het kapitalisme dolgedraaid is. Ontspoord in een casino kapitalisme. Waar enkel steenrijke speculanten nog rijker van kunnen worden, en dat nog... Als zelfs de meest gereputeerde en krachtige banken in België onder spanning komen, dan weten we het wel. Het heeft er alle schijn van dat het systeem zelf failliet gaat.

Ook de transportsector is in crisis

In flink wat bedrijven staan de vrachtwagens stil. Chauffeurs zitten vaak al weken zonder werk, in het beste geval in economische werkloosheid. In het slechtste geval dreigt ontslag of is het al gevallen. De harde reorganisaties in de metaal- en de auto-industrie, de stagnatie of achteruitgang van goederenaanvoer in de havens, de crisis in de glassector, de bankencrisis, ... de transport- en logistieke sector volgt. Wat niet geproduceerd en verkocht wordt, dat wordt ook niet vervoerd en niet logistiek verwerkt. 30 Procent van de vrachtwagens staat stil. Dit keer niet in de file, maar op de bedrijfsparkings. Hoewel...

Misbruik van de crisis: Oost-Europese chauffeurs rijden wel!

We kunnen ons niet van de indruk ontdoen dat bepaalde Belgische transporteurs van deze crisis misbruik maken om op grote schaal de sociale dumping te organiseren. Ze zetten hun Belgische chauffeurs in economische werkloosheid of danken ze af. Tegelijk openen ze zelf een transportfirma in Oost-Europa en laten ze die "onderaanne-

mer" Belgische trafiek uitvoeren. Met lonen die 1/3e zijn van de lonen van de Belgische chauffeur! Dit is schandalig, dit moet gestopt worden. De Staatssecretaris van Mobiliteit, Etienne Schouppe, moet nu zijn verantwoordelijkheid nemen en deze wantoestanden verbieden!

De sirenenzang van rechts...

Met de Europese en Regionale verkiezingen voor de deur willen we onze leden waarschuwen. Trap niet in de val van de rechtse partijen!

De simpele remedies van het Vlaams Belang werken niet. Als een wolf in schaapsvacht spiegelen De Winter en zijn kompanen de werkmans of -vrouw voor dat ze voor hem of haar opkomen. In werkelijkheid zijn ze de grootste vijand van de vakbonden, is hun programma vrouwonvriendelijk en is dat op economisch vlak liberaal. Vlaams Belang voorzitter, Bruno Valkeniers, komt uit het havenpatronaat, het werkgeverskamp, ... mispak u dus niet.

Maar let evenzeer op voor de "nette" versie van rechts: De lijst "De Decker" (LDD) gesticht door pitbull Jean-Marie De Decker. De "recht voor de raapse praaf" van LDD kan dan wel sympathiek overkomen bij sommigen onder ons, weet echter dat de Europese lijst van LDD getrokken wordt door Dirk Jan Eppinck. Een Nederlandse journalist die mee propagandist was voor de "Bolkestein richtlijn". Een Europees plan dat de deuren wijd open zette voor deregulering in de dienstensector in de ruimste zin van het woord. Zeg maar het uithollen van de statuten van de loontrekkende en dit op grote schaal. Gelukkig kon vakbondsverzet dit stoppen. In hetzelfde gezelschap vinden we Boudewijn Bouckaert terug. Stichter van een ultra-liberale denktank aan de Gentse universiteit en tot voor kort lid van de donkerblauwe rechtervleugel van Open VLD. LDD wil graag een meerderheid vormen zonder socialisten, dus een rechtse meerderheid. Boer, let op uw ganzen, zou ik zo zeggen.

TIJD VOOR EEN SOCIALISTISCH ANTWOORD!



Socialisten met het hart ter linkerzijde

BTB weet waar we de laatste jaren terecht konden met onze eisen.

We weten wie ons steunde in het Europees Parlement. Vaak was Said El Khadraoui van sp.a de vertolker van de bezorgdheden van de transportvakbonden. Hij steunde ons in onze strijd tegen de cabotage. Hij steunde onze vraag om de zelfstandigen op te nemen in de richtlijn arbeidstijd. Hij steunde onze vraag naar meer en veilige parkings. Steeds met de hulp van de sp.a-fractie (Anne Van Lanker en Mia De Vits), evenzo van de PS-fractie (Véronique De Keyser, Philippe Busquin, Alain Hutchinson, Marc Tarabella, Giovanna Corda)

In de Vlaamse regering hadden we Kathleen Van Brempt van de sp.a als bondgenote. Ook zij vertaalde indien mogelijk de bezorgdheden van de chauffeurs en de vakbonden. Zij nam actie voor gezonde voeding en goede rustfaciliteiten. Zij vocht mee voor de slacht-

offers van slaapapneu. Zij probeert de overladen trucks te weren van de weg, ...

In dit nummer ook een verslag van het bezoek van Caroline Gennez, voorzitter van de sp.a, aan Aviapartner. Ook al een bedrijf in slechte papieren, waar onze militanten hard moeten knokken om de tewerkstelling veilig te stellen en om de flexibiliteit binnen redelijke perken te blijven kanaliseren. We konden samen met onze delegees vaststellen dat ook Caroline wakker ligt van de problemen waarvan wij wakker liggen: werk, koopkracht, sociale zekerheid, pensioenen, gezondheidszorg, ... Stem dus bij de komende verkiezingen voor socialisten van PS en sp.a, die het hart ter linkerzijde dragen. Steun die mandatarissen die vakbondsstandpunten overnamen en die naar ons luisterden als het er echt op aan kwam.

Frank Moreels,
Federaal Secretaris Wegvervoer en Logistiek.

WE WONNEN DE EERSTE VELDslag!

Zelfstandige chauffeurs moeten onder de richtlijn arbeidstijd vallen

Op maandag 2 maart betoogden een 600-tal chauffeurs, waaronder een opgemerkte groep BTB'ers, in de straten van Brussel. Ze gaven gevolg aan de oproep van de Europese Transportbond (ETF) en de BTB om de toepassing te eisen van de zgn. richtlijn arbeidstijd op de zelfstandige chauffeurs.

De richtlijn arbeidstijd toepassen voor iedereen!

Volgens de richtlijn arbeidstijd mogen loontrekkende chauffeurs gemiddeld 48 uur per week werken. Zelfstandige chauffeurs kunnen tot gemiddeld 86 uur gaan. Voor ETF kan dit niet langer en moet de richtlijn arbeidstijd ook toegepast worden op de zelfstandigen!

Een kwestie van verkeersveiligheid ...

Chauffeurs die langer dan 48 uur werken worden immers moe en vormen een gevaar

op de weg. Té lang werken is vermoeiend en in deze stiel is vermoeidheid dodelijk. Gevaarlijk voor de andere weggebruikers, maar ook voor de eigen gezondheid. Bij ongevallen ten gevolge van oververmoeidheid is de chauffeur vaak het eerste en vaak ook het zwaarste slachtoffer. En dan zwijgen we nog over de "mentale" gezondheid van een overwerkte chauffeur, de stress die ermee gepaard gaat, de druk op het familiaal leven.

... en van oneerlijke concurrentie

Het verschil tussen zelfstandigen en loontrekkenden geeft inderdaad aanleiding tot oneerlijke concurrentie, het aangroeien van het aantal schijnzelfstandigen en een verhoging van de druk naar meer flexibiliteit voor de werkenden. Als transporteurs kunnen kiezen tussen twee soorten chauffeurs, waarvan de ene groep meer mag werken dan de andere ... voor wie zullen zij kiezen? Bovendien zullen loontrekkenden onder druk komen te staan om zich

als (schijn)zelfstandigen te vestigen. In elk geval zal hun statuut onder druk komen te staan ...

Een eerste overwinning op het palmares van een strijdbaar ETF

De eerste veldslag hebben we alvast gewonnen: de commissie "werk" van het Europees Parlement volgde de redenering van de vakbonden en keurde met grote meerderheid het vakbondsstandpunt goed.

En ook in het Europees Economisch en Sociaal Comité (ECOSOC) sprak de werkgroep, die onder leiding van André Mordant (ex-ABVV-voorzitter) het advies over deze richtlijn voorbereidt, zich unaniem uit voor de integratie.

"Twee - nul" voor de vakbonden. Maar waakzaamheid blijft geboden. De plenaire vergadering van het Europees Parlement moet zich nog uitspreken en ook bij Ecosoc moet de plenaire vergadering zich nog uitspreken. Waakzaamheid blijft dus geboden, we blijven gemobiliseerd!



84-86 heures de travail
48 heures en moyenne

BTB roept op voor een EVV-betoging op 15 mei 2009 te Brussel

Voor een echt sociaal Europa!
Tegen sociale dumping!

Op 15 mei wordt in Brussel een grote Euro-manifestatie georganiseerd naar aanleiding van de crisis die alle werknemers in Europa treft en uiteraard ook met onze syndicale bekommernissen voor de Europese verkiezingen.

Meer info volgt binnenkort op onze website: op www.btb-abvv.be

Transport & Logistiek
Logistique

SOLIDAIR

KENNIS IS MACHT!

WEGWIJS

In ons vorig nummer gaven we jullie al een eerste overzicht van de Federale Militantenvormingen georganiseerd in Oost-Vlaanderen, Antwerpen, Tournai en Luik.

Eind vorig jaar kwamen ook de militanten van Brussel, Vlaams-Brabant en Charleroi nog aan de beurt. Net als hun voorgangers kregen de militanten van het rijdend en het niet-rijdend personeel een gevarieerd programma: de aanvullende sociale voordelen van het Sociaal Fonds Transport & Logistiek, de rij- en rusttijdenverordening en de functieclassificatie van het niet-rijdend personeel. Onze gastsprekers kenden hun materie en doorstonden dan ook met glans het spervuur van vragen dat op hen werd afgevuurd.

Tijdens de vormingen in Charleroi en Leuven werd eveneens speciale aandacht besteed aan de groep militanten uit de sector afhandeling luchthavens. In de voormiddag kregen zij een beknopte cursus ergonomie, met onder meer tips en tricks over het rugvriendelijk laden en lossen van vrachten. Hun namiddag werd gevuld met een toelichting, gegeven door de collega's van de ABVV-vormingsinstituten Vorming & Actie en CEPAG, over de rechten en plichten van de syndicale delegatie in het bedrijf.

DE BTB MILITANTEN WETEN HET



Oefening baart kunst.



Ook tijdens de koffiepauze is er tijd voor een bubbel.



Functieclassificatie in de logistiek.

Na nieuwjaar werd gestart met "de tweede ronde". Dit keer geen sectorale materie, maar een intersectoraal thema: communicatie. Aanvankelijk een beetje afwachtend en aarzelend misschien, maar daarna met het nodige enthousiasme, zoals we van onze BTB-militanten gewoon zijn.

In Charleroi en Tournai werd het thema plenair uitgewerkt en werden de oefeningen collectief gedaan. In Antwerpen werd dan weer gekozen voor het werken in kleine groepjes, en werden daarna de resultaten van de werkgroepjes plenair voorgesteld.

Toch ook nog even een klein woordje van dank aan onze hulp-animatoren Bob Vandenbossche en Jef Van Den Brande, die in Antwerpen hun vuurdoop met verve hebben doorstaan.

Militanten van de afhandeling luchthavens krijgen rugsparende tips en tricks.



Leuven, 8 december 2008. Hoe nog beter communiceren?



Charleroi, 9 februari 2009. Iedereen luistert aandachtig toe.



Antwerpen, 16 februari 2009. Het thema van vandaag: communicatie.



Rij- en rusttijden, een thema dat de chauffeurs altijd boeit.



Theorie omzetten in praktijk.



In de groep van de autobussen en autocars wordt hard gewerkt.



Een hapje ergonomie en een brokje anatomie om je job op de luchthaven te "vergemakkelijken".

BELGISCHE CHAUFFEURS WORDEN WERKLOOS

OOST-EUROPESE CHAUFFEURS NEMEN ONS WERK OVER!

Cabotage heet het. Het vervoeren van goederen door een transportbedrijf binnen de grenzen van een andere lidstaat.

Bijvoorbeeld: een Belgisch transportbedrijf doet aan internationaal transport van België naar Madrid. Eens gelost voert deze firma één of meer transportopdrachten uit in Spanje. Het gebeurt vaak en er was ook niets mis mee, zolang deze cabotage gebeurde binnen het oude Europa. Met plusminus gelijklopende loon- en arbeidsvoorwaarden was er geen sprake van sociale dumping.

Sinds vorig jaar kunnen ook de meeste landen uit het vroegere Oostblok hier caboteren en in mei komen daar nog wat extra landen bij. Probleem is dat de lonen daar gevoelig lager liggen dan hier (vaak één derde van de Belgische lonen). Dus bepaalde firma's hebben een systeem uitgedokterd om de sociale dumping naar hartelust te organiseren.

Onze chauffeurs hebben er genoeg van!

Sinds BTB een studiedag over cabotage organiseerde, met de nodige pers aandacht tot gevolg, staat de telefoon roodgloeiend. Tal van chauffeurs contacteren ons om wan-toestanden te melden. Uit het Luikse kregen we 5 oproepen van chauffeurs van hetzelfde bedrijf. Eén boodschap: "Wij zijn economisch werkloos, maar onze baas schakelt ondertussen Roemeense chauffeurs in." In Sint-Katelijne-Waver kamperen de Sloveense trucks, bestuurd door Roemeense truckers, elke nacht en elk weekend. Wij besparen u de leef-omstandigheden van deze "werknemers". Wat we wel weten is dat we gecontacteerd werden door de chauffeurs van een West-Vlaamse onderaannemer, die dagelijks zijn chauffeurs op non-actief zet met de mededeling: "Er is geen werk voor morgen, vergeet de doorgegeven planning." Ondertussen rijden de Roemeense kampeerders in hun plaats.

Operatie undercover

Een BTB-medewerker gaf zich uit als werkgever. Hij ging in op een contactadvertentie van een "gespecialiseerd bureau" dat werkgevers uit de transportsector helpt om zich te "vestigen" in Oost-Europa. We kregen prompt een "prijsopofferte". Een pure schande! In die offerte wordt aangetoond hoe men tot 60% kan besparen op loonkosten, door het oprichten van een pure postbusfirma in Bratislava. Een firma die weliswaar in orde is met alle "papieren", maar die eigenlijk niet bestaat. Alles wordt vanuit België gestuurd.

Zonder schaamte

Na de rondetafel van BTB kwam bovendien aan het licht dat bepaalde Belgische firma's, die zich organiseren met deze manier van "zaken doen", regelrecht frauderen. Wat te denken van vrachtwagens die in een Oost-Europees land zijn ingeschreven, die constant in België trafiek rijden (dus nooit ofte nimmer België verlaten), en die toch aan de nodige keuringsbewijzen geraken? De papieren worden "en masse" tijdens het weekend heen en weer gebracht en komen terug, netjes voorzien van de nodige stempels.



Meld misbruiken! Kom op voor je job!

We roepen alle chauffeurs op om ons te melden waar het fout zit en waar men van de onduidelijkheid in de cabotageregeling gebruik maakt om sociale dumping te organiseren. Meld ons wat er fout loopt. Laat ons weten wat bepaalde malafide werkgevers doen om te besparen op uw kap. In alle anonimiteit als je dat wil. Onze gegevens: BTB – ABVV, Frank Moreels, Federaal Secretaris, Paardenmarkt 66, 2000 Antwerpen. frank.moreels@btb-abvv.be – GSM: 0475/24 38 96.

Warning! Danger!

De werkgevers wezen gewaarschuwd! Tot nu toe bleven we discreet. Iedereen heeft de tijd om te doen wat hij of zij moet doen. Ook de patronale federaties roepen we op om hun verantwoordelijkheid te nemen. We begrijpen de bonafide werkgevers trouwens niet, zij die niet meewerken aan dit soort praktijken. Ze worden uiteraard op oneerlijke wijze beconcurrerd. Vinden zij niet, net als BTB, dat dit niet langer kan? De werkgevers die het goed voor hebben met de sector willen we uitnodigen om samen te werken in de strijd tegen de sociale dumping via misbruik, van de cabotageregels. **De werkgevers die eraan meewerken wezen gewaarschuwd: ze zullen BTB op hun weg vinden.**

Het buitenland ... daar ageert men wel!

Zowel in Duitsland als in Spanje nam men

reeds maatregelen om de cabotageopdrachten te definiëren en wettelijk te regelen. Van de Franse bonden kregen we bij het ter perse gaan te horen dat ook Frankrijk maatregelen zal nemen, in de zin als door de vakbonden gevraagd. Limitering van de cabotageopdrachten tot drie op een rij, binnen de 7 dagen aansluitend bij een internationaal transport.

Op die manier wordt "leeg" rijden tegengegaan en wordt misbruik en sociale dumping vermeden

We zijn benieuwd hoe lang de Staatssecretaris voor mobiliteit nog nodig heeft om actie te ondernemen. BTB zal het dossier dat wij momenteel opbouwen in elk geval overmaken. Op die manier is Meneer Schouppe voldoende gedocumenteerd en kan hij zich daar alvast niet meer achter verbergen. En als het moet zullen we niet nalaten de chauffeurs te mobiliseren! Want deze illegale cabotage moet stoppen!

BTB-RONDETAfelCONFERENTIE CABOTAGE

Op 2 februari 2009 organiseerde BTB-ABVV een rondetafelconferentie in verband met cabotage, meer bepaald de georganiseerde sociale dumping die ermee gepaard gaat.

De praktijk is bekend: wegens het ontbreken van een sluitende regel- en wetgeving richten steeds meer bedrijven "postbus-bedrijven" op in Oost-Europa. De chauffeurs die er tewerkgesteld worden, werken aan 1/3de van de lonen van de Belgische chauffeurs en voeren hun werk hier vaak in menonwaardige omstandigheden uit.

BTB onderzocht deze problematiek in aanwezigheid van een aantal experts.

De heer Otjacques van de FOD Mobiliteit had het over de onvolkomenheden van de huidige regelgeving en kondigde initiatieven aan om dit op te vangen.

De Heer Beck van de FOD Werk, Arbeid en Sociaal Overleg had het over de rol en de opdracht van de Inspectie Sociale Wetten en de beteugeling van eventuele misbruiken.

De Federale Politie, vertegenwoordigd door de Heren Goethals en Vanspringel, stond stil bij de controles die door de Federale Politie langs de weg worden uitgevoerd.

De Heer Van Grasdorff, manager van EW Invest, nam het op voor die werkgevers die pretenderen op legale wijze te werken en brak een lans voor het oprichten van Europese databanken om de controles te legaliseren en om te voorzien in de opleiding en opvolging van de controlediensten in de diverse Europese landen.

De Heer Chagas, Secretaris-Generaal van de Europese Transportvakbond ETF, kaderde dit in een Europees perspectief, pleitte voor de oprichting van sterke vakbonden in Oost-Europa en hield een warm pleidooi voor Europese solidariteit onder de werknemers.

De Heer Saïd El Khadraoui, sp.a Euro Parlementslid gaf een stand van zaken van de regelgeving die voorbereid wordt in de Europese instanties.

Op het einde van deze rondetafel hield Frank Moreels, Federaal Secretaris BTB Wegvervoer & Logistiek, een warm pleidooi voor de beperking van de cabotage tot 3 cabotageopdrachten, aansluitend binnen de 7 dagen na een internationaal transport. Op die wijze is er voldoende soepelheid om lege ritten te vermijden en wordt anderzijds de sociale dumping en het uithollen van de loon- en arbeidsvoorwaarden van onze chauffeurs een halt toe geroepen.



Wegens het ontbreken van een sluitende regel- en wetgeving richten steeds meer bedrijven "postbusbedrijven" op in Oost-Europa

Op 13 januari 2009 schreven wij een brief naar Staatssecretaris voor Mobiliteit Etienne Schouppe om nogmaals zijn aandacht te vestigen op het feit dat, naar onze mening, de volledige vrijmaking van de cabotage op (vrij korte) termijn zal leiden tot een sociaal bloedbad. Wij wezen hem erop dat wij steeds meer aanwijzingen krijgen dat op georganiseerde wijze het werk van onze Belgische chauffeurs wordt "geëxporteerd".

Hieronder leest u het antwoord van de Staatssecretaris. We zijn het natuurlijk helemaal niet eens met zijn pleidooi voor het volledig vrijmaken van de cabotage. Maar het wordt wel meer dan tijd dat hij zijn beloftes inlost en maatregelen neemt om de huidige illegale praktijken aan banden te leggen.



Kabinet van de staatssecretaris voor Mobiliteit

Koningsstraat 180, 1000 Brussel
Tel. 02-209 33 11 - Fax 02-209 33 12
info@schouppe.fed.be

BTB
Afdeling Wegvervoer & Logistiek
t.a.v. De Heer Frank MOREELS
Federaal Secretaris
Paardenmarkt 66
2000 ANTWERPEN

uw kenmerk

vragen naar / e-mail
marc.roman@schouppe.fed.be

ons kenmerk
Kab. Schouppe/MR-2083560
telefoonnummer
02/209 33 20

bijlagen

datum

23 JAN. 2009

Betreft: cabotage

Geachte Heer Federaal Secretaris,

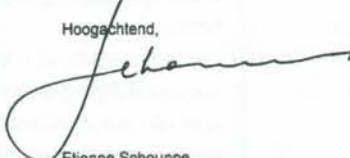
Ik heb de eer u goede ontvangst te melden van uw brief van 13 januari 2009 aangaande de in rubriek vermelde aangelegenheid.

Wanneer de cabotage wordt vrijgemaakt in Europa, en dat is iets waarvoor ik vanuit mobiliteits oogpunt pleit, dan is het duidelijk dat zulks gepaard moet gaan met een aantal randvoorwaarden. Een daarvan is dat de lat op Europees vlak gelijk moet worden gelegd m.b.t. respecteren van het sociaal statuut van de werknemers in de sector.

Ik kan u zeggen dat in afwachting van een degelijke Europese regelgeving, mijn diensten opdracht hebben gekregen om de cabotage in België te beperken tot max. 3 opdrachten in 7 dagen.

Daarenboven worden met gerichte controles de wanpraktijken aangepakt.

Hoogachtend,


Etienne Schouppe,
Staatssecretaris voor Mobiliteit

.be



Schadevergoeding in geval van definitief verlies medische schifting

Op 19 december 2008 werd in het Paritair Comité van de Handel in Brandstoffen een CAO afgesloten tot vaststelling van een schadevergoeding voor het rijdend personeel in geval van verlies van de medische schifting. Deze CAO is niet geldig voor de werknemers van de sector handel in brandstoffen Oost-Vlaanderen.

Wat houdt deze CAO nu concreet in?

Bij definitieve intrekking van het getuigschrift van medische schifting zal aan de werknemers uit de sector een schadevergoeding worden uitbetaald van maximum 5.000,- €.

De voorwaarden?

- Als gevolg van de intrekking van de medische schifting word je ontslagen. Je krijgt dus geen gelijkwaardig werk aangeboden binnen het bedrijf.
- Je moet minstens 20 jaar anciënniteit in de sector handel in brandstoffen hebben.
- Indien je na het verlies van de medische schifting toch in een andere functie binnen de firma tewerkgesteld blijft, en de schadevergoeding dus niet hebt gekregen, behoud je het recht op de schadevergoeding, indien je binnen een periode van 5 jaar toch nog wordt ontslagen.

Het bedrag van de schadevergoeding?

- Voor een voltijdse werknemer bedraagt het bedrag van de schadevergoeding maximum 5.000,- €.
- Voor een deeltijdse werknemer wordt een berekening pro rata gemaakt.
- De schadevergoeding wordt echter ook degressief afgebouwd vanaf 56 jaar. Dit betekent dat het bedrag met 10% vermindert voor elk jaar dat de werknemer dichterbij zijn/haar pensioenleeftijd komt, zodanig dat de schadevergoeding volledig vervalt op 65-jarige leeftijd.

De concrete bedragen vind je terug in onderstaande tabel.

Tot en met 55 jaar	5.000,- €
Vanaf 56 jaar	4.500,- €
Vanaf 57 jaar	4.000,- €
Vanaf 58 jaar	3.500,- €
Vanaf 59 jaar	3.000,- €
Vanaf 60 jaar	2.500,- €
Vanaf 61 jaar	2.000,- €
Vanaf 62 jaar	1.500,- €
Vanaf 63 jaar	1.000,- €
Vanaf 64 jaar	500,- €
Boven 65 jaar	0,- €

Lonen autocars: pendels, internationale lijnen en toerisme - P.C. 140.03

Op 16.12.2008 werd een nieuwe CAO ondertekend met betrekking tot de loon- en arbeidsvoorwaarden van het rijdend personeel dat ongeregeld vervoer verricht.

Diensttijd	Loon in € per amplitude	ARAB-vergoeding € netto per uur
Diensten met 1 chauffeur		
Tot 6 u	55,65	1,21
Van 6u01' tot 12 u	91,69	1,21
Per uur boven de 12 u	10,18	1,21
Diensten met 2 chauffeurs		
15 uur	105,46	18,15
16 uur	113,22	19,36
17 uur	120,85	20,57
18 uur	128,62	21,78
19 uur	136,30	22,99
20 uur	144,06	24,20
21 uur	151,81	25,41

Gemeenschappelijke beschikkingen voor beide categorieën

- Overuren te betalen voor een amplitude > 1.564,50 u per semester (van 01.01 tot 30.06 of van 01.07 tot 31.12); (€ 7,91 aan 150%) € 11,87/u
- Overuren gepresteerd op zon- en feestdagen of op hun compensatiedagen; (€ 7,91 aan 200%) € 15,82/u
- Een anciënniteitstoeslag van 2,- €/prestatie wordt toegekend vanaf 01.01.2009 aan bestuurders die een anciënniteit van minimum 10 jaar tellen in het hetzelfde bedrijf. Voor de bepaling van de anciënniteit wordt rekening gehouden met de startdatum van de arbeidsovereenkomst als bestuurder ongeregeld vervoer. Voor bestuurders die verschillende arbeidsovereenkomsten van bepaalde duur of voor een duidelijk omschreven werk hebben ondertekend, wordt rekening gehouden met de startdatum van de eerste overeenkomst als bestuurder ongeregeld vervoer.
- Inactiviteitsdag in het buitenland: € 75,49
- Prestaties < 5u15' volledig in het buitenland geleverd: ARAB € 1,21/u + € 75,49
- Garagearbeid tot 6u30' amplitude: € 75,49
- Garagearbeid van 6u31' tot 8u amplitude: € 90,06
- Zondagwerk:
 - a) betaling van de prestaties aan het normale tarief
 - b) recuperatie binnen de 6 dagen: geen loon
 - c) recuperatie later in het jaar: € 90,06
- Werk op feestdagen:
 - a) betaling van de prestaties aan het normale tarief
 - b) recuperatie binnen de 6 dagen of later: € 90,06
- Verplaatsing van > 5u15' met ander vervoermiddel: € 75,49
- Uurloon technische werkloosheid, ziekte, arbeidsongeval, werkloosheid: € 11,5375
- Gemengde arbeid > 6 u amplitude: openbare autobusdiensten-autocar: volledige dagvergoeding valt onder "autobusvergoeding".
- Gemengde arbeid > 6 u amplitude: autocars-speciale autobusdiensten: volledige dagvergoeding volgens sector waaraan grootst aantal u werd besteed.
- Gemengde arbeid < 6 u amplitude: autocars-speciale autobusdiensten: dagbezoldiging ongeregeld vervoer + vergoeding u gepresteerd in speciale autobusdiensten. Indien er meer u speciale autobusdiensten werden gepresteerd dan u autocars, dan wordt de volledig prestatie vergoed als speciale diensten.
- Werkgever stelt werkkledij ter beschikking: vergoeding voor onderhoud: € 17,10/jaar.
- Werkgever stelt geen werkkledij ter beschikking: € 7,44/maand.

Gentlemen's agreement over economische werkloosheid van syndicaal afgevaardigden

Tot ons groot genoegen konden wij op 16 december 2008 met de drie werkgeversfederaties uit de sector van het goederenvervoer en logistiek een gentlemen's agreement afsluiten rond de economische werkloosheid van syndicaal afgevaardigden. Dit gentlemen's agreement houdt in dat de syndicaal afgevaardigden in een bedrijf niet langer/meer economisch werkloos mogen worden gesteld dan het gemiddelde aantal dagen economische werkloosheid berekend over het ganse bedrijf. Indien jij als syndicaal afgevaardigde hiermee toch zou worden geconfronteerd, neem dan zo vlug mogelijk contact op met je plaatselijk BTB-secretariaat.

Nieuwe gemiddelde diensttijd per week vanaf 01.01.2009 voor het rijdend personeel

De CAO van 27.01.2005 tot vaststelling van de arbeidsvoorwaarden en de lonen van het rijdend personeel tewerkgesteld in het goederenvervoer en de logistiek voorziet in een toeslag voor de overschrijding van de gemiddelde diensttijd. Onder diensttijd wordt verstaan de som van arbeidstijden en beschikbaarheidstijden, inbegrepen de trein- en booturen voor trajecten van minder dan vier uur. Trein- en booturen voor trajecten van 4 u of meer en vast verblijf zijn uitgesloten uit de diensttijd. Tot 31.12.2008 werd de gemiddelde wekelijkse diensttijd berekend over een periode van twee maanden. Vanaf 01.01.2009 wordt de gemiddelde wekelijkse diensttijd berekend over een periode van één maand. Boven de 60 u diensttijd moet onmiddellijk een toeslag van 50% worden betaald.

Lonen garagepersoneel autobussen en autocars, verhuizingen, goederenvervoer en logistiek en afhandeling luchthavens

De lonen van het garagepersoneel van deze sectoren volgen de beroepsclassificatie en de basisuurlonen van het garagebedrijf (P.C. 112). Deze lonen worden jaarlijks geïndexeerd op 1 februari. Wegens overschrijding van de spilindex werden zowel de minimumlonen als de reële lonen van het garagepersoneel van de sectoren autobussen en autocars, verhuizingen, goederenvervoer en logistiek en afhandeling luchthavens met 3,89% verhoogd vanaf 01.02.2009.

Categorie	Uurloon in € 38 u/week	Uurloon in € 39 u/week
Hulpwerkman "service"	10,96	10,76
Hulpwerkman "service" 10 j. anciënniteit	11,46	11,17
Hulpwerkman "service" 20 j. anciënniteit	12,03	11,73
Hulpwerkman	11,46	11,17
Hulpwerkman 10 j. anciënniteit	12,03	11,73
Hulpwerkman 20 j. anciënniteit	12,61	12,29
Geoefende hulpwerkman	12,61	12,29
Geoefende werkmans 2de categorie	13,98	13,63
Geoefende werkmans 1ste categorie	14,67	14,30
Arbeider buiten categorie	15,70	15,30

Voor het garagepersoneel van de sector autobussen en autocars en van de sector verhuizingen gelden enkel de uurlonen van 38 u/week. Voor het garagepersoneel van de sector goederenvervoer en logistiek en van de sector afhandeling luchthavens gelden zowel de uurlonen van 38 u/week en van 39 u/week als van 39 u/week.

AFHANDELING OP LUCHTHAVENS

Maaltijdcheques:

Het protocolakkoord 2007-2008 voorziet vanaf 1 januari 2009 in de toekenning van maaltijdcheques van 6,- € per effectief gewerkte dag aan werknemers met een minimum van 6 maanden anciënniteit.

AUTOBUSSEN EN AUTOCARS

Syndicale premie 2008 autobussen en autocars

Weldra worden de syndicale premies van de sector autobussen en autocars uitbetaald. Binnenkort zullen de werknemers uit deze sector een legitimatiekaart in hun brievenbus krijgen. Stuur deze legitimatiekaart, voorzien van je handtekening en je rekeningnummer, naar je plaatselijk BTB-secretariaat en je syndicale premie wordt op je rekening gestort. Het bedrag van de syndicale premie voor voltijdse werknemers is 114,- €. Voor deeltijdse werknemers bedraagt de syndicale premie 57,- €.

ETF CONFERENTIE IN WARSCHAU



BTB pleit voor een échte Europese Transportbond ook in het wegvervoer

Op 20 en 21 januari 2009 was het verzamelen geblazen voor de sectie wegvervoer van de ETF. Voor de gelegenheid werd Warschau uitgekozen als conferentieoord, niet toevallig een Oost-Europees land, waar nog flink wat werk te verzetten is voor de vakbonden in het algemeen én voor de transportbonden in het bijzonder. Onze aanwezigheid was dus ook een steunbetuiging aan zij die als syndicalist pionierswerk doen in de Oost-Europese landen.

Zo konden we onder andere kennis maken met het Oost-Europese netwerk van transportbonden, die grensoverschrijdend proberen te werken. Een mooi initiatief dat navolging verdient.

Zowel in de werkgroepen als in de plenaire zittingen speelden de BTB-vertegenwoordigers een actieve rol en kwamen ze tussen op diverse dossiers.

Een échte vakbond doet méér dan lobbyen

BTB is zich bewust van het knappe lobbywerk dat het ETF-secretariaat doet naar de Europese Unie toe (parlement, commissie, ...) en naar de Europese werkgevers verzameld in de werkgeversfederatie IRU. Meer nog dan dat: BTB wenst dat dit werk wordt voortgezet en feliciteert het secretariaat van de ETF voor wat reeds werd gepresteerd. Maar vakbondswerk is méér dan dat. De verschillende lidorganisaties moeten veel duidelijker zijn in het mandaat dat ze geven aan ETF. Het secretariaat met vage opdrachten in het onderhandelingsveld sturen geeft enkel aanleiding tot misverstanden en onenigheid... Dat konden we recent nog vaststellen in het dossier van de 12-dagen-regel in het internationale autovervoer, waarbij de interne spanningen hoog opliepen.

Duidelijke mandaatgeving, met boven- en ondergrenzen wat resultaat betreft, zijn een

absolute voorwaarde om van ETF een gerespecteerde gesprekspartner te maken.

Een vakbond onderhandelt als het kan en voert actie als het moet

Zo simpel is dat. Ook op Europees niveau. Nochtans hebben té veel buitenlandse collega's nog koudwatervrees als het erop aankomt om te mobiliseren. Het is slechts door actie te voeren, de militanten en leden te mobiliseren, ... dat men rekening houdt met de vakbondsstandpunten. Slechts door krachtsverhoudingen uit te bouwen kan men ook zijn standpunten laten meetellen.

Samenwerking rendeert

Tijdens de conferentie gaven onze Nederlandse FNV-collega's een uiteenzetting, waarbij ze met concrete voorbeelden aan toonden dat internationale samenwerkingsverbanden inderdaad zinvol zijn. Zowel op het vlak van "militantenvorming" als op het vlak van het opsporen en vervolgen van "malafide" werkgevers is er een samenwerkingsproject tussen onze organisaties. Het was dan ook mooi om ons BTB-logo verschillende keren te zien opduiken in deze presentatie. Concrete samenwerkingsverbanden uitbouwen, dat rendeert! Het helpt immers niet te kakelen, er moeten eieren gelegd worden. En dat zal ook onze leidraad zijn bij deelname aan internationale conferenties...



AFVALOPHALING WAAKZAAM BLIJVEN!

De verschillende firma's van de afvalsector proberen aan sociale shopping te doen en werknemers van het ene Paritair Comité naar het andere te verschuiven, zonder overleg met de vakbonden.

Op vrijdag 30 januari 2009 betoogden wij in gemeenschappelijk vakbondsfrent ABVV-ACV voor het Kabinet van de Minister van Tewerkstelling, Mevrouw Joëlle Milquet. Ook voor ABVV zelf was het een gemeenschappelijke actie, vermits de verschillende beroepscentrales AC, BBTK en BTB de krachten bundelden. Op het Kabinet schetsten wij voor de vertegenwoordiger van de Minister, Peter Vansintjan, de stand van zaken in de verscheidene ondernemingen op het terrein. We hebben hem de verschillende "argumenten" van de werkgevers laten horen: soms zeggen ze zelf dat het de administratie is die hen een verandering oplegt!

Besluit: de Minister zal aan haar diensten vragen:

- Welk zijn de concreet hangende dossiers?
- Wie heeft wat gevraagd?
- Alle vragen tot verandering van paritair comité, die niet uit een verandering van activiteit uitvloeien, worden bevroren.
- De overheid zal een initiatief nemen om een paritaire werkgroep te verzamelen, met vertegenwoordigers van de werkgevers en van de vakbonden, om de verdeling tussen paritaire comités te verduidelijken.

We zullen immers niet aanvaarden dat de vakbonden tegen elkaar worden uitgespeeld, of dat de werknemers het slachtoffer worden van de sociale shopping van de werkgevers.



ABVV-BTB VOERDE ACTIE BIJ FLIGHTCARE EN AVIAPARTNER

STOP TE ZWARE KOFFERS

Té veel kilo's = gezondheidsrisico's!

Zaterdag 20 december 2008, vanaf 5 uur 's morgens voerde BTB-ABVV op de luchthaven van Zaventem samen met een twintigtal militanten een ludieke actie rond de maximumlast per colli, dus ook per stuk bagage. Ook op de andere luchthavens (Oostende, Liège, Charleroi, ...) werd actie gevoerd of zullen acties volgen. De bagagisten, tewerkgesteld op de luchthaven, zorgen ervoor dat de bagage van de passagiers op een correcte manier in en uit het vliegtuig wordt geladen.

Maar wist u dat: ...

- één bagagist elke dag 10 ton versleept;
- één ploeg in de praktijk bestaat uit 3 personen, terwijl er in feite 5 mensen nodig zijn om de job te klaren;
- elke ploeg slechts over 45 minuten beschikt om een vliegtuig te "behandelen";
- het werk in de laadruimte van een vliegtuig allemaal manueel moet gebeuren, terwijl de bagagist de bagage vanop zijn knieën moet verplaatsen;
- per vlucht zo'n 150 stukken bagage of meer moeten worden behandeld;

- één koffer gemiddeld 15 tot 20 kg weegt, soms zelfs 30 kg of meer.

Daarom is het ook niet verwonderlijk dat veel werknemers tewerkgesteld in deze sector rugklachten hebben en dat permanente rugletsels bij heel wat bagagisten meer regel dan uitzondering zijn. Daarom voerde BTB-ABVV een ludieke sensibiliseringsactie op de luchthaven. Op die manier wilden wij de werkgevers op Zaventem Airport (Flightcare en Aviapartner) overtuigen om de maximumlast

per stuk bagage te beperken tot 25 kg (in plaats van de huidige 32 kg). Er werden folders uitgedeeld aan het personeel van de betrokken bedrijven en aan de passagiers in de vertrekhal en allen kregen van de helpers van de kerstman een snoepje aangeboden. Wij vroegen inderdaad ook de medewerking en het begrip van de reizigers, door hen enkele tips mee te geven, waardoor zij op een vrij simpele manier het leven van de bagagisten een stuk aangenamer kunnen maken.



CAROLINE GENNEZ BEZOECT AVIAPARTNER OP UITNODIGING VAN BTB

"Met beide benen op de grond blijven staan en contact houden met de werkmensen. Vermijden om te gaan zweven of politiek te gaan bedrijven vanuit politieke cenakels. Blijven voeling houden met wat er op de bedrijven, op de werkvloer gebeurt. Op de hoogte blijven van de sociaal-economische problemen.", antwoordt Caroline als haar gevraagd wordt naar de reden van het bedrijfsbezoek dat ze op 12 februari 2009 aflegde bij Aviapartner.

Het werd inderdaad geen louter beleefdheidsbezoek. Caroline Gennez, die vergezeld was van Meryame Kitir (sp.a- parlements-lid en ABVV-delegee bij Ford Genk), stelde honderduit vragen. Over de situatie bij Aviapartner (die er trouwens allesbehalve schitterend uitziet), over flexibiliteit en over het teveel eraan, over de problemen van de afhandelaars, over de rol die een BTB-vakbondsafgevaardigde speelt, ...

Alle activiteiten van de afhandeling werden toegelicht en ook bezocht. De cargo, de ramp, de ticketing en check-in, ... Uiteraard vroegen we steun op politiek vlak voor ons verzet tegen de komst van een derde afhandelaar op Zaventem (zie ook elders in dit nummer). Maar we wezen ook op het gevaar van ongebreidelde flexibiliteit, onderbemanning en werkdruk, de overladen bagage, ...

BTB dankt Caroline Gennez en Meryame Kitir voor hun interesse en hoopt dat deze twee jonge politica inspiratie opdeden voor hun politiek engagement. Onze militanten konden vaststellen dat hun hart aan de linkerkant klopt en dat ze de goede contacten met BTB-ABVV willen verderzetten. Rendez-vous werd alvast gegeven voor een bezoek aan het BTB- bestuur van Vlaams-Brabant.



Caroline Gennez in gesprek met BTB-delegee Peter Vits over de zaken waarvan onze leden wel wakker liggen: werk, koopkracht, flexibiliteit, pensioen, ...

GEEN DERDE AFHANDELAAR OP DE NATIONALE LUCHTHAVEN

WEGWIJS

WIL DEZE REGERING EEN SOCIAAL BLOEDBAD OP ZAVENTEM?

Op de luchthaven van Zaventem zijn er momenteel twee afhandelaars voor de bagage actief. Flightcare (ontstaan uit het vroegere Sabena) en Aviapartner (vroeger Belgavia). Die twee ondernemingen zorgen ervoor dat de bagage ingecheckt raakt, dat ze op en af de vliegtuigen geladen wordt, maar ze verzorgen ook verwante activiteiten zoals ticketing, cargo handling, ... Veel lezers kennen trouwens de BTB-afgevaardigde bij Flightcare, Roger Collin, van het bekende TV-programma "het leven zoals het is - de luchthaven".

Geen derde afhandelaar!

Als er vandaag twee maatschappijen met elkaar in concurrentie gaan, is dat meer dan voldoende. Nochtans zetten Europa en de luchthavenuitbater BAC de politieke wereld onder druk om vanaf 2011 minstens een derde afhandelaar toe te laten. Tot 2011 loopt de huidige "tender" of aanbesteding. Daarna is de markt opnieuw open en kan in de nieuwe tender de mogelijkheid voorzien worden om meer afhandelaars toe te laten. Opgelet, dit is geen must, wat sommigen er ook over zeggen. Volgens de huidige Europese normen volstaan twee privé-afhandelaars op Zaventem. Nochtans bevestigde Etienne Schouppe, staatssecretaris voor mobiliteit, ons tijdens een onderhoud op 24 november 2008 dat hij vastbesloten is een derde afhandelaar toe te laten.

Drogredenen

Om de komst van een eventuele derde afhandelaar te verantwoorden gebruikt men allerlei drogredenen. De extra concurrentie zou de efficiëntie van de service verhogen, wat in het voordeel van de klanten zou spelen (snellere afhandeling). Bovendien zouden de prijzen gedrukt worden, wat dan weer een goede zaak is voor de vliegtuigmaatschappijen. Vanzelfsprekend zou de service ook meer gegarandeerd zijn, want als er bij één afhandelaar niet gewerkt wordt, kan er overgenomen worden door de andere twee afhandelaars. Nochtans tonen buitenlandse voorbeelden

aan dat dit klinkklare nonsens is. In Groot-Brittannië zijn er op bepaalde luchthavens vijf en zelfs meer afhandelaars actief. Met als enig gevolg: extra lange wachttijden voor de klant door desorganisatie en stresserende en onveilige werkomstandigheden voor het personeel. (Het aantal arbeidsongevallen verhoogde drastisch.)

Moet België steeds de beste van de klas zijn?

We kunnen enkel vaststellen dat België de beste leerling van de Europese klas wil zijn. Of beter, het uitslovertje dat bij de juf of de leraar op een goed blaadje wil komen. Op andere Europese luchthavens is men lang niet zo gehaast om verder te gaan in de liberalisering van de afhandeling dan strikt noodzakelijk. Of ze conformeren zich zelfs helemaal niet naar de Europese regelgeving!

Geen sociaal bloedbad!

Méer afhandelaars betekent alleen méer concurrentie. En in deze sector gebeurt de concurrentie in hoofdzaak op de personeelskosten en de veiligheid. Voornamelijk door de loon- en arbeidsvoorwaarden drastisch aan te pakken kan de ene afhandelaar profijt

halen tegenover een andere. Méer afhandelaars zal dus betekenen dat de lonen van het personeel gebradeerd worden en dat de flexibiliteit ten top gedreven zal worden.

Veiligheid in de uitverkoop

Maar ook door materiaal minder snel te vervangen of minder goed te onderhouden kan men besparen, dat blijkt vandaag al op de luchthavens. Dat gebeurt dan ten koste van de veiligheid van het personeel. Hoe minder er onderhouden wordt, hoe minder snel er vernieuwd wordt, hoe meer ongevallen er gebeuren en hoe meer slachtoffers er vallen.

Voor een pool van de luchthavenarbeider

Nochtans bestaat er een simpele oplossing om flexibeler te gaan werken, personeel niet kwijt te raken in dalperiodes en tegelijk een uniform statuut te voorzien voor alle werknemers in de luchtvaartafhandeling. Met name de pool van de luchthavenarbeiders. Dit systeem bestaat reeds in de zeehavens en in bepaalde andere maritieme sectoren kan dit de oplossing bieden voor de verzuchtingen van het personeel en voor de vraag van de werkgevers naar meer flexibiliteit.



Marc Loridan, Federaal Secretaris BTB Havens van België: "De pool van de havenarbeiders bestaat al decennia. Dat statuut zorgt voor stabiliteit in de havens. Dalen en pieken in het werk worden opgevangen en tegelijk heeft de dokwerker een stabiel statuut. Waarom zou een vergelijkbaar systeem niet kunnen voor de luchthavens?"

Roger Collin, BTB-afgevaardigde bij Flightcare, beseft dat het lot van de werknemers in veel gevallen ook afhangt van beslissingen van de politieke wereld. Daarom is Roger ook politiek actief. Hij staat 16de op de sp.a-lijst van Vlaams-Brabant. We zijn er zeker van dat Roger zijn vakbondshart ook zal laten spreken in de politiek en steunen hem dan ook van harte.



SERV-STUDIENAMIDDAG ROND NIEUWE RIJ- EN RUSTTIJDEN IN HET GOEDERENVERVOER

In onze vorige editie van Wegwijs kondigden wij de SERV-studienamiddag rond de nieuwe rij- en rusttijden in het goederenvervoer aan.

Ondertussen vond deze studiedag op 26 januari 2009 plaats in het Vlaams Parlement.

Het vaste panel, dat de vragen stelde aan de deskundigen, bestond uit onze eigen Federaal Secretaris Frank Moreels, zijn ACV-tegenhanger Raf Wouters, en twee vertegenwoordigers van werkgeversfederaties, Philippe Degraef (Febetra) en Lode Verkinderen (SAV).

De overige panelleden, de deskundigen aan wie de vragen werden gesteld, waren, voor wat de controlediensten betreft, Koen Ricour van de Federale Politie, Johan Vandekerckhof van FOD Mobiliteit en Vervoer, en Ludo Beck, FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg.

In het tweede luik van de studienamiddag kon het vast panel vragen stellen aan een panel van beleidsmakers dat bestond uit Said El Khadraoui (Euro Parlements lid sp.a – lid van de Europese Transportcommissie), Dirk Sterckx (Euro Parlements lid), Szobalcs Schmidt van de Europese Commissie en Filip Boelaert van het Kabinet van de Vlaamse Minister van Openbare Werken.

BTB was met een uitgebreide delegatie flink vertegenwoordigd op deze studiedag. Opnieuw het bewijs dat het thema rij- en rusttijden een item is dat onze militanten nauw aan het hart ligt. Uit de nabespreking van deze studiedag bleek ook duidelijk dat onze militanten graag zelf het woord hadden gekregen, dat zij nog lang niet uitverteld en uitgediscussieerd zijn over deze materie. Wordt zonder twijfel vervolgd.



BESTUURSVERGADERINGEN BTB WEGVERVOER & LOGISTIEK

ZONDAG 1 FEBRUARI 2009
Zuid-West-Vlaanderen

Na de gebruikelijke nieuwjaarswensen kon de vergadering van start gaan.

Gewestelijk BTB-Secretaris René Degryse haalde als eerste punt op de dagorde de BTB-Nieuwjaarsbrief aan. De 10 vooropgestelde wensen gaven aanleiding tot pittige discussies onder de bestuursleden onderling. Uit de discussies bleken vooral de punten inzake de controle op de rij- en rusttijden en het wegvloeien van het "schone" werk naar het Oostblok hete hangijzers te zijn. Het feit dat er hier meer en meer chauffeurs uit de Oostbloklanden rondrijden, terwijl de Belgische chauffeurs economisch werkloos worden gesteld, is een doorn in het oog van velen.

Andere punten die werden behandeld:

- De hospitalisatieverzekering in de sector goederenvervoer en logistiek.
- De Autogrill Truckers Card voor BTB-chauffeurs.
- De aanbeveling van de minister inzake een bepaalde tolerantie t.o.v. de rijtijd voor chauffeurs met zeer veel stops.

Deze eerste bestuursvergadering van het nieuwe jaar werd afgesloten met een hapje en een drankje. Uiteraard werd deze gelegenheid ook aangegrepen om nog uitgebreid na te kaarten over de thema's die in de vergadering aan bod kwamen.

VRIJDAG 13 FEBRUARI 2009
Antwerpen-Waasland

Onze bestuursvergaderingen Antwerpen-Waasland vinden maandelijks plaats op vrijdagavond, op het BTB-hoofdkwartier, Paardenmarkt 66 in Antwerpen.

De voorbije keer was dat op vrijdag de 13^e, en er waren 13 deelnemers ... Desondanks is de vergadering goed verlopen. In het begin van de vergadering werden er, zoals de gewoonte is, een aantal mededelingen gedaan, meestal van syndicaal-politieke aard. Er werd vooral stilgestaan bij de jobkorting en bij de gedeeltelijke werkloosheid, waarmee veel van onze mensen nu – vaak voor het eerst in hun loopbaan – worden geconfronteerd. De hospitalisatieverzekering voor de sector goederenvervoer en logistiek is een vast agendapunt.

Vermits verschillende van onze militanten gewaardeerde deelnemers aan allerhande initiatieven, zoals de SERV-studiedag over de rij- en rusttijden en de BTB-rondetafelconferentie over cabotage, zijn, werd hiervan even een evaluatieronde gemaakt. Meestal vond men de discussies interessant, maar de militanten hadden verwacht zelf wat meer aan bod te komen. Algemene bedenking: sommige sprekers mochten wel wat concreter zijn, er werd wel eens "wollig gedaan" tijdens de debatten.

Intussen blijven wij de cabotage, en vooral de sociale dumping die er uit volgt in de sector, op de voet volgen.

Vast agendapunt: de rondgang van de bedrijven. Blijkt dat in nogal wat bedrijven aanwervingstops tot en met herstructureringen bezig zijn, in eerste instantie op niveau van bedienden en kaders. De financiële annex economische crisis laat zich ook in onze sector wel degelijk voelen. In andere bedrijven wordt de ruimschoots aangekondigde economische werkloosheid dan weer minder gebruikt dan voorzien en gevreesd. Het zijn onzekere tijden, dat staat vast. Natuurlijk, en gelukkig maar, is niet alles kommer en kwel. Onze gewaardeerde voorzitter, Mon Van Gastel, kon in zijn bedrijf het 80-jarig bestaan meevieren, en kwam her en der in de pers aan het woord.

Tenslotte passeerde het voorbije bestuursfeest nog even de revue en namen wij ons voor tijdens de volgende vergadering door te bomen over de vertegenwoordiging in en de werking van ons bestuur. Want, stilstaan is ook bij ons achteruitgaan!

TOO LITTLE, TOO LATE?

WETTEREN : DE EERSTE BEVEILIGDE
SNELWEGPARKING VOOR VRACHTWAGENS

Vlaams Minister van openbare werken, energie, leefmilieu en natuur stuurde op 3 maart een persbericht de wereld in waarin ze fier aankondigde dat haar kabinet zal investeren in de veiligheid en het comfort op de parkings langs de snelwegen. Op de E40 in Wetteren zal de capaciteit, de veiligheid en het comfort verhoogd worden met extra plaatsen, camerabewaking en extra sanitaire installaties terwijl andere parkings al een opknapbeurt krijgen.

Volgens BTB een goed initiatief. Maar veel te weinig ... en veel te laat.

Veel te weinig omdat...

... er over het voorstel i.v.m. de beveiligde parking in Wetteren geen concrete datum noch een budget en planning werden bekendgemaakt.

... er slechts 1,4 miljoen euro wordt vrijgemaakt terwijl er bijna 4 miljoen euro nodig is om de bestaande parkings een "opknapbeurt" te geven.

... de opknapbeurt alleen maar gaat over het verwijderen van struikgewas, het afficheren van de noodnummers in verschillende talen, het plaatsen van extra verlichting, een praatpaal en camera's en dus een pleister op een houten been zal zijn.

... er momenteel blijkbaar GEEN BUDGET is voorzien voor het aanleggen van extra parkings, parkeerplaatsen, sanitair, omheining, ...

Veel te laat omdat...

... BTB al sinds 2007 de problematiek van de onveilige en oncomfortabele parkings in een zwartboek aan de kaak stelde en dit in 2008 nog eens herhaalde omdat er op politiek vlak niets werd ondernomen!

... in de twee jaar sinds de publicatie van ons eerste zwartboek er nooit concrete maatregelen zijn genomen, waarbij we moeten vaststellen dat de toestand er jaar na jaar op achteruit gaat.

... we ondertussen 2009 zijn en het mandaat van minister Crevits binnen enkele weken ten einde loopt, waarbij we sterk het gevoel hebben dat de minister vlak voor de verkiezingen nog vlug wil scoren op de kap van de vrachtwagenchauffeur die dagelijks de miserie van de onveilige parkings aan den lijve ondervindt.

Indien de minister echt met deze problematiek was begaan had ze ons na de

publicatie van ons eerste en tweede zwartboek uitgenodigd om rond de tafel te zitten om oplossingen te zoeken op korte en lange termijn. Nu gooit ze in de aanloop naar de verkiezingen zonder overleg een plan op tafel. Voor BTB: Too Little, Too Late!

ACV laat zich met een kluitje in het riet sturen door een minister op verkiezingscampagne.



DE DECKER-VAN RIET HISTORISCHE STAKING BIJ EEN PACHTER VAN "DE LIJN"

Het verhaal van De Decker-Van Riet is een klassiek verhaal van hoe slecht management leidt tot sociale onrust, onzekerheid bij de werknemers, onveiligheid op het werk, ... en uiteindelijk tot syndicale actie.

Sinds de laatste sociale verkiezingen waren er reeds spanningen en moeilijkheden met het management. Een opeenstapeling van onopgeloste problemen en een gebrek aan open en eerlijk overleg met de syndicale delegatie leidde ertoe dat de vestigingen in Vilvoorde en Malderen "plat" gingen op vrijdag 6 februari 2009.

De wijzigingen in de stationnementen die door "De Lijn" werden doorgevoerd mochten geen financiële repercussies hebben voor de chauffeurs, wat bij De Decker-Van Riet wel het geval was. Sommige chauffeurs verloren tot 300 € per kwartaal. Disputen over rijschema's, de kwaliteit van het materiaal (inzet van onveilige bussen), ontslag van een werknemer via een sms-bericht (!), ... en zelfs over de "koffiekas". Het is slechts een greep uit de ongenoegens bij het personeel. En zoals gewoonlijk: alles was onbespreekbaar en dus onopgelost.

Een pluim voor de actievoerders bij De Decker-Van Riet en vooral ook voor de BTB-afgevaardigden die de moed hadden om zich te verzetten tegen dit non-beleid en die de reactie organiseerden. Op 6 februari reden er geen bussen uit en, ondanks het

fotograferen van de actievoerders en het inzetten van een gerechtsdeurwaarder, waren er zo goed als geen werkwilligen. Op de verzoeningsvergadering van 11 februari 2009 kregen de vakbonden dan ook een verslag van het verzoeningsbureau dat uitermate positief was voor het personeel. Vanaf nu zullen de CAO's worden toegepast zoals het hoort en wordt er écht sociaal overleg opgestart.

**Een historische staking die
méér dan positieve resultaten
gaf voor de werknemers!**



Een fors stakerspiket ... zonder werk. Want werkwilligen waren er zo goed als niet.

EEN EXTRA PROPAGANDIST VOOR DE PACHTERS IN WALLONIE



Philippe DUQUENE

**50 jaar, afkomstig van
de streek van La Louvière,
nu woonachtig in
het Brusselse.**

Mijn beroepsloopbaan begint in juni 1976, bij British Leyland, autoconstruëur, tot de sluiting van het bedrijf. Na een korte periode in de directe verkoop gewerkt te hebben, wordt ik aangeworven bij "Precimetal Fonderie de précision", een precisiegieterij waar ik in 1982 op de leeftijd van 24 jaar hoofdafgevaardigde wordt. Wegens de ongunstige economische situatie in de metaalverwerkende nijverheid verlaat ik dit bedrijf in 1993 en ga ik aan de slag bij de TEC van Waals-Brabant, ook al omdat er meer werkzekerheid is. In 2003 word ik gevraagd om de ACOD-afgevaardigde die met bruggensloen vertrekt, te vervangen. Bij de sociale verkiezingen van 2004 versterkt de ACOD zijn positie en in 2008 slepen wij de meerderheid in de wacht (7 van de 12 mandaten).

Mijn syndicale houding en mentaliteit vloeien voort uit de vorming die ik bij de metallo's (economische vorming in Melreux, kaderschool van de CEPAG van La Louvière) gevolgd heb. Hoewel ik er voorstander van ben om alle overlegprocedures uit te putten, heb ik nooit gearzeld alle actiemiddelen die mij ter beschikking stonden, te gebruiken en de krachts-

verhoudingen te laten spelen als het nodig bleek.

Ik vind dat ieder lid zo snel mogelijk een (positief of negatief) antwoord op zijn vragen moet krijgen, daarom moet je én beschikbaar én luis-

terbereid zijn. Het is voor mij een hele eer dat de BTB me sinds 1 januari de opdracht van propagandist toevertrouwd heeft bij de ondernemingen die onder het paritair comité 140.01 vallen.

Met de middelen die mij ter beschikking gesteld worden zal ik er alles aan doen om de aanwezigheid van de BTB bij de pachters te verstevigen. Prioritair zal mijn aandacht gaan naar de ondersteuning van de afgevaardigden, maar ook naar de leden uit de bedrijven waar er nog geen vakbondsafvaardiging bestaat. Voorrang zal daarbij gegeven worden aan teamwork in samenspraak met de gewestelijke en federale instanties van de sector.

Ik ben er stellig van overtuigd dat wij samen erin zullen slagen ons ledental in de schoot van het paritair comité 140.01 fors op te drijven en dat we de volgende sociale verkiezingen optimaal zullen kunnen voorbereiden.

**Werk je bij een pachter
in Wallonië? Wil je
bezoek van onze
delegee? Aarzel niet
en neem contact op
met Philippe Duquene**

**0488/23 33 11
philippe.duquene@
ubot-fgtb.be**

**En nu, de handen uit
de mouwen!**