



Jaarlijks eerbetoon Louis Major en havenarbeiders die slachtoffer werden van arbeidsongeval

Op 1 november kwamen de havenarbeiders van BTB samen bij het standbeeld van Louis Major, oud BTB voorzitter. Het eerbetoon, gevolgd door een hulde aan de havenarbeiders die slachtoffer werden van een arbeidsongeval, is een jaarlijkse traditie. Het eerbetoon gebeurt in gemeenschappelijk front bij de gekende 'buildrager'. Marc Loridan, federaal secretaris voor de havens, nam de gelegenheidstoespraken voor zijn rekening. Hieronder lees je de belangrijkste passages uit zijn toespraken.



Voor de bescherming van het beroep van havenarbeider had Louis Major slechts 1 artikel nodig, namelijk: "niemand mag in de havengebieden, havenarbeid laten verrichten door andere werknemers dan erkende havenarbeiders." Het is dankzij deze wet, de Wet Major, dat we gedurende 45 jaar een behoorlijke sociale vrede hebben gekend in onze Belgische zeehavens, met uitzondering van de 'aanvallen' van de Europese Commissie, al dan niet opgezet door de ons allen gekende kunst- en cultuur minnende havenbaron Huts.

Niettegenstaande dat het overleg binnen de Europese Sociale Dialoog volop aan de gang was, werden we als Belgische havenvakbonden op 28 maart 2014 officieel in kennis gesteld van de eerste fase van een inbreukprocedure tegen ons 'Belgisch systeem van havenarbeidsorganisatie'. En dit omdat de Europese Commissie van oordeel was dat de Belgische wet in strijd was met de vrijheid van vestiging. Een zoveelste aanval tegen het statuut van de Belgische havenarbeiders, met op kop Fernand Huts van Katoennatie, bijgestaan door de zichzelf benoemde "expert" Professor Van Hooydonk. Dit was de start van een lange weg van niet minder dan 30 moeizame overleg rondes ten einde een doorverwijzing naar het Hof van Justitie in Luxemburg te vermijden.

Na deze aanslepende onderhandelingen met de werkgeversorganisaties en het Kabinet van Minister van Werk Peeters, werd een compromisvoorstel bereikt. Doelstelling was om zoveel mogelijk bestaande systemen voor de toekomst te kunnen behouden zodat onze havenarbeiders kunnen blijven werken binnen de jarenlange gekende arbeidssystemen van toepassing in de Belgische zeehavens. Maar zelfs na het bereikte compromisvoorstel van 26 april 2016, werden we nog geconfronteerd met hardnekkig verzet vanwege één van de belangrijkste klagers over onze havenarbeidsorganisatie bij de Europese Commissie, met name Fernand Huts.

De tekst van het compromisvoorstel werd voorgelegd aan de Belgische havenarbeiders in een referendum op 31 mei 2016. Binnen het

kader van dit referendum konden zij al dan niet hun goedkeuring geven aan:

1. het parallel circuit;
2. het multitasking;
3. de nationale erkenning.

Op 15 juni 2016 werd met een grote meerderheid van bijna 90 % van de stemmen, het compromisvoorstel aanvaard door onze Belgische havenarbeiders. Toch was het pas dit jaar op 17 mei 2017 dat de Europese Commissie besloot om deze drie jaar aanslepende procedure tegen de Wet Major en zijn havenarbeidsorganisatie stop te zetten. Dit betekent echter niet omdat de procedure afgesloten werd, dat de Europese Commissie dit dossier niet verder opvolgt.

Wij zijn er als BTB van overtuigd dat we toekomstgericht steeds aanvallen van malafide werkgevers en hun raadgevers kunnen verwachten, al dan niet via hun bevriende politieke partijen zoals N-VA en Open VLD.

Wij zullen steeds trachten om via de sociale dialoog tot oplossingen te komen. Indien men echter daadwerkelijk aanvallen blijft lanceren



tegen onze arbeidsorganisatie en tegen onze Wet Major, dan mag men harde acties van BTB en zijn havenarbeiders verwachten!

De Antwerpse haven boert goed! Dat blijkt niet alleen uit de jaarlijks groeiende overslagcijfers, maar ook uit de vele vacatures die er voor havenarbeiders zijn. Een record aan nieuwe havenarbeiders werd in 2017 opgeleid en nog veel meer zullen een opleiding krijgen in 2018. Zo hebben we kunnen vaststellen dat de haven van Antwerpen, na negen maanden dit jaar, nog steeds stevig op groeikoers zit.

- De containertrafiek steeg de eerste negen maanden tot 7,8 miljoen TEU, wat een verhoging betekent van 3,2%. Onze Antwerpse haven behaalde vorig jaar de 14de plaats in het wereldklassement van containerhavens.
- De breakbulk kwam uit op 7,82 miljoen ton, wat een plus van 7,7% betekent,
- Daarnaast was er ook de groei in de Ro/Ro naar 3,75 miljoen ton, wat een stijging van 10,7% betekent.

Om die reden hebben we als gemeenschappelijk vakbondsfront steeds geprotesteerd tegen de afbraak van een goed functionerend systeem als onze pool van havenarbeiders, al dan niet in vast dienstverband. Hierin zijn we altijd zeer duidelijk geweest, namelijk, dat deze jaarlijkse groei van de Antwerpse haven onlosmakelijk verbonden is met de inzet van onze havenarbeiders, wiens aandeel in dit succes niet weg te cijferen is! Zonder onze havenarbeiders - die bekend staan om hun productiviteit, vakmanschap en hun unieke wet - zou deze groei nooit tot stand zijn gekomen.

Door deze stijgende trafieken is er dan ook een toenemende vraag naar havenarbeid in alle mogelijke beroeps categorieën. Zo werd onlangs binnen de Raad van Bestuur van het Opleidings-

centrum de beslissing genomen om in 2018: 600 nieuwe 'havenarbeiders algemeen werk', 100 nieuwe kuipers, 40 nieuwe markeerders, 100 DA's en 350 nieuwe Straddle-carrierchauffeurs op te leiden. Om aan al deze opleidingen te kunnen voldoen werd het monitorenbestand opnieuw opgetrokken tot 31.

Door deze trafiekstijgingen moeten we ook vaststellen dat er het voorbije jaar in alle categorieën enorme tekorten zijn, voornamelijk wat betreft opgeleide Straddle-carrierchauffeurs. We moeten er bijgevolg dan ook strikt voor waken dat de enorme groep nieuwe nog onervaren havenarbeiders, alsook de naar andere beroeps categorieën doorgestroomde havenarbeiders, niets inboeten aan opleiding en daarbij behorende stages onder begeleiding van ervaren peetvaders.

Onze haven is de op één na grootste haven in Europa. Met onze snelle en vakbekwame havenarbeiders als grootste troef, moeten we vaststellen dat de druk op ons havenpersoneel vergroot! In de race naar hoge productiviteit verliezen de bedrijven evenals onze eigen havenarbeiders soms de veiligheid uit het oog. Daar waar vele gevaren dreigen, zeker met het invoegen van vele nieuwe en onervaren havenarbeiders en chauffeurs. Daarom zullen we nog meer aandacht moeten besteden aan opleiding en individuele begeleiding van startende havenarbeiders en chauffeurs.

Havenarbeid is en blijft een gevaarlijke job. En dit ondanks al de inspanningen van de laatste jaren op vlak van veiligheid. Belangrijke inspanningen blijven absoluut nodig om van onze Antwerpse haven een veiligere werkomgeving te maken.

BTB in actie voor een sociaal Europa en tegen sociale dumping



■ Op 8 november tekende BTB massaal aanwezig voor de manifestatie voor een sociaal Europa en tegen sociale dumping.