



## Nieuwe dimensie voor het maritiem beleid?

Tot voor kort stond maritiem beleid zowat synoniem voor scheepsbouw, koopvaardij en zeevisserij. Sinds de mededeling van de Europese commissie, waarmee de maritieme belanghebbenden verplicht werden zich verder te ontwikkelen om de Europese economie vooruit te helpen en de verklaring van Limassol van de raad van visserijministers tot aanneming van een maritieme agenda voor groei en werkgelegenheid, lijkt de maritieme wereld een nieuwe weg te hebben ingeslagen.

In Europese kringen wordt alvast van een keerpunt gesproken. Het geïntegreerd maritiem beleid dat tot op vandaag gevoerd werd, was vooral gericht op de verduurzaming van de sector.

Met de lancering van de 'blauwe' economie verbindt de Europese commissie de blauwe sectoren in zekere zin met de hele Europese economie en plaatst ze die bovenaan de lijst met prioriteiten van beleidvoerders en ondernemers.

De maritieme sectoren van de EU genereren op het ogenblik 485 miljard toegevoegde waarde en geven werk aan 5,4 miljoen mensen. Voor 2020 wordt gerekend op 600 miljard euro en 7 miljoen banen.

Voor traditionele sectoren zoals het maritiem vervoer en het maritieme toerisme en kusttoerisme, gaat het erom blijvend te investeren om de concurrentiepositie te verbeteren.

Voor opkomende niches zoals mariene hernieuwbare energie en blauwe biotechnologie is het vooral belangrijk hun ontwikkeling te versnellen om meer producten en dien-

sten te produceren en meer werkgelegenheid te creëren.

### Nieuwe impulsen voor opkomende sectoren

Europa heeft een vijftal sectoren aangewezen die een interessant groeipotentieel vertonen en die met doelgerichte acties een extra impuls zouden kunnen krijgen.

Lidstaten en bedrijven worden in dit perspectief ten volle uitgenodigd meer gebruik te maken van de structuurfondsen en wetenschappelijke onderzoeksprogramma's.

### De vijf groeiende blauwe sectoren

In het streven van de Europese unie om tegen 2020 20% van haar energie uit hernieuwbare bronnen te halen, werd tot op heden vooral de klemtoon gelegd op de **offshore windenergie**. In ons land speelt de haven van Oostende een prominente rol in de plaatsing van windmolens op zee op de Thorntonbank en recent nog werd het idee gelanceerd voor de creatie van een energie-atol voor de kust van Wenduine, gebruik makend van **getijden- en golfslagenergie**. Dit genereert niet alleen alternatieve nautische tewerkstelling voor de werknemers uit



de steeds tanende zeevisserij, maar biedt heel wat mogelijkheden voor hoog opgeleide werknemers en ingenieurs die tot op heden in de kustzone weinig perspectieven hadden.

**Aquacultuur** wordt al geruime tijd gepromoot door Europa ter compensatie van de steeds slinkende visbestanden, maar in de EU stagneert de ontwikkeling er van al meer dan tien jaar, terwijl in de rest van de wereld de sector een hoge vlucht kent. De vraag is nochtans groot want aquacultuurproducten vormen 25% van de Europese consumptie van vis, week- en schaaldieren. Aquacultuur kan een belangrijk element zijn in de economische diversificatie van onze kustgebieden en kan werkgelegenheid creëren voor zowel minder geschoolde werknemers als wetenschappers. Wij dringen erop aan dat de overheid ingaat op de uitnodiging van de commissie om, gebruik makend van het Europees fonds voor Maritieme Zaken en Visserij, werk te maken van **offshore aquacultuur** ter compensatie van het verlies aan visgronden

door de installatie van windmolenparken op zee.

In de niche van het kusttoerisme zijn **pleziervaart en cruises** volop in expansie. Onderwijsinstellingen moeten hierop inspelen en competente werknemers leveren die het succes kunnen verzekeren van het Europees maritiem en kusttoerisme.

**De blauwe biotechnologie** staat nog in zijn kinderschoenen maar biedt grote toekomst zowel in farmaceutische, cosmetische als industriële toepassingen, en niet te vergeten het gebruik van algen als bron van biobrandstoffen.

Het initiatief hiervoor ligt ongetwijfeld bij de EU die een strategische benadering op het gebied van onderzoek en innovatie dient te ontwikkelen om dergelijke nieuwe industrie-sectoren van de nodige bakens te voorzien.

**Ivan VICTOR**  
Federaal secretaris maritieme sectoren.

## DD Trans in Zeebrugge herstructureert ... Baltic Trans floreert Of hoe uitvlaggen ten koste gaat van onze chauffeurs

Het kwam niet als een donderslag bij heldere hemel toen de directie van DD Trans op 17 december 2012 aankondigde dat er een grote herstructurering op komst was. Maar het deed wel pijn bij de chauffeurs en zeker bij onze twee BTB-delegees Alain Deswarte en Jean-Marie Rappaert, die al jaren bij DD Trans werken. Onverwacht was het niet, want er vloeiden al jaren bij mondesmaat chauffeurs af. Het bedrijf telde enkele jaren terug nog 230 chauffeurs. Eind 2012 waren dat er nog 70. Met de afvloeiingen die vandaag op de agenda staan zal dat aantal dalen tot 31. Een harde dobber ook voor Renaud Vermote, BTB-secretaris en verantwoordelijk voor de regio, en de chauffeurs van DD Trans... Samen met Federaal Secretaris Frank Moreels gingen ze op bezoek bij Minister Monica De Coninck om onze bezorgdheden toe te lichten. We laten de betrokkenen zelf aan het woord.

### Hoe een bedrijf zichzelf in de voet schiet...

**Alain:** "Enkele jaren geleden richtten de eigenaars van DD Trans een 'nevenbedrijf' op in Polen. Baltic Trans. Als bij toeval zien de trekkers van Baltic Trans er net eender uit als deze van DD Trans. Zelfde kleuren, zelfde layout ... alleen de nummerplaat verschilt. En de nationaliteit van de chauffeur."

**Jean-Marie:** "En uiteraard hun loon. Het hoeft geen uitleg dat deze chauffeurs minder betaald worden dan de Belgische chauffeurs. Dat het hier om een 'mantelbedrijf' van DD Trans gaat is overduidelijk. Er werken zelfs Poolssprekende planners op het bedrijf."

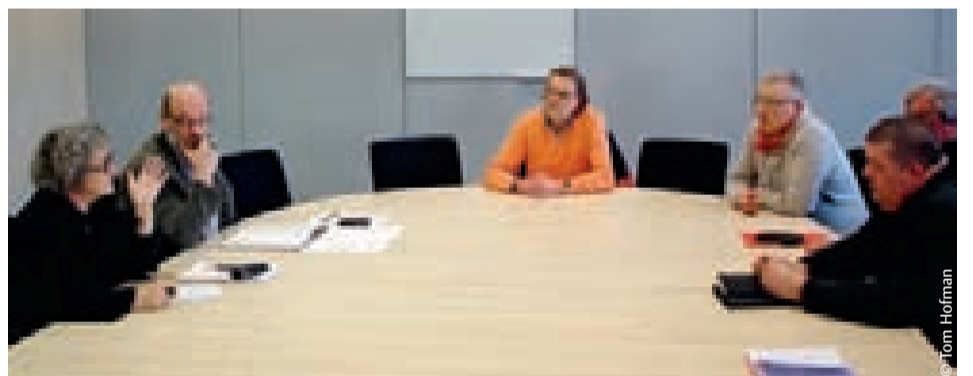
**Renaud:** "Via een handigheidje, een gaatje in de Europese en Belgische wetgeving, wekt men de schijn van legaal werken. In de praktijk gaat het echter om pure sociale dumping. Oost-Europese chauffeurs inschakelen om goedkoper te werken. Polen die regelmatig in België tewerkgesteld zijn, moeten nochtans (zie de detacheringsrichtlijn) naar Belgische normen betaald worden. Dit gebeurt natuurlijk niet, anders was het niet interessant. En dat kan blijkbaar allemaal zomaar gebeuren."

### Wanneer komen er maatregelen om de leegloop te stoppen?

De woede bij de mensen is groot, maar ook de machteloosheid. Ze begrijpen niet hoe dit allemaal zomaar kan gebeuren... Waarom worden transportondernemingen die een loopje nemen met de Europese en Belgische regels niet aangepakt? Waarom is er zo weinig controle en wordt er niet beboet?

**Jean-Marie:** "Toen ik enkele jaren terug in Polen gecontroleerd werd, ontbrak er ergens een handtekening op een formulier. Een administratief probleempje dat direct beboet werd met 750 euro, onmiddellijk te betalen. Enkele dagen geleden zag ik dat Oost-Europese vrachtwagens overgeslagen werden bij een controle op een Belgische parking. Waarom controleert men niet? Waarom legt men overtreders niet aan de ketting?"

**Alain:** "We hebben uiteraard niets tegen die Poolse of Roemeense chauffeurs. We hebben er wel iets tegen dat er sociale dumping georganiseerd wordt via 'constructies' die nadelig zijn voor onze Belgische chauffeurs.



De BTB-delegatie bestaande uit Jean-Marie Rappaert, Alain Deswarte, Tom Peeters, Renaud Vermote en Frank Moreels werd ontvangen door minister Monica De Coninck en kabinetsadviseur Ludo Beck. We kregen alvast veel begrip van de minister en hopen dat er extra inspanningen komen om dossiers als DD Trans te voorkomen.

Niet de Oost-Europese chauffeur is hiervoor verantwoordelijk, maar de werkgevers die deze netwerken uitbouwen, met als enige bedoeling meer winst te maken."

**Renaud:** "We zullen er voluit voor gaan in de onderhandelingen en zoveel mogelijk uit de brand proberen te slepen voor de slachtoffers van deze herstructurering. Wel gek om aan die mensen uit te leggen dat ze langer moeten werken als ze op veel te jonge leeftijd op straat gezet worden zonder veel toekomstperspectieven. We zullen hen uiteraard zoveel mogelijk bijstaan, maar de mensen worden er echt woest van..."

### Op bezoek bij minister Monica De Coninck

Op 28 januari 2013 werd de BTB-delegatie ontvangen door de minister. Uiteraard vroegen we hulp en bijstand voor de chauffeurs van DD Trans. Maar we vroegen vooral haar hulp om één en ander in de toekomst te voorkomen. Tijdens een onderhoud dat anderhalf uur duurde, konden we rekenen op veel begrip en een aandachtig luisterende minister, die ook mee nadacht over hoe de problemen aan te pakken. Kwamen aan bod: de gebreken in de Europese en Belgische regelgeving om sociale dumping tegen te gaan en de voorstellen van BTB ter zake, de controle en handhaving en vooral hoe deze te verbeteren, diverse technieken om dit waar te maken, de rol van de inspectiediensten, denkpistes om de sociale partners in de transportsector te bewegen tot actie... Afspraak werd gemaakt om op basis van de uitgewisselde ideeën verder opvolging te geven aan de geformuleerde voorstellen. We komen daar later in detail op terug.