



## Siim Kallas overspoeld door protestmails...

14 mei zal een dag zijn die Siim Kallas en zijn directe medewerkers nog lang zullen herinneren. Ze werden immers overspoeld door sms berichten, e-mails, tweeds ... Op vraag van ETF (European Transport Workers' Federation) had BTB immers opgeroepen om de ongenoegens van de truckers over te maken aan de Eurocommissaris. En die zijn er. Wie met de truck onderweg is kan niet naast de vele Oost-Europese nummerplaten kijken. Op zich geen probleem. Ware het niet dat de lonen van deze chauffeurs heel wat lager zijn dan deze van de Belgen, en dat hun werkgevers niet dezelfde sociale en fiscale verplichtingen hebben als de Belgische. Het gevolg is simpel: oneerlijke concurrentie en sociale dumping!

### EEN ORIGINELE ACTIE

In Brussel zijn er dagelijks betogingen. Ook BTB betoogde al regelmatig tegen de sociale dumping. Eurocommissaris Kallas blijft echter zien-de blind, en Oost-Indisch doof. Of hij kijkt gewoon de andere kant op als we voorbij de

Europese hoofdkwartieren manifesteren...

Frank Moreels, federaal secretaris BTB: "Daarom kozen we er dit keer voor om hem 'rechtstreeks' aan te spreken. Een oproep die we lanceerden aan alle chauffeurs en hun sympathisanten om te bellen of e-mails te sturen, sms jes,

tweeds ... naar Kallas en zijn medewerkers, met de simpele boodschap: Ik ben tegen de liberalisering van de cabotage, stop de sociale dumping in de transportsector, gelijk loon voor gelijk werk! En de boodschap kwam aan. Kallas en zijn staf werden overspoeld door telefoons, mails ... "

### POSITIEF RESULTAAT

BTB weet dat je nooit te vroeg victorie mag kraaien. Maar deze actie, bovenop de vorige acties die we al organiseerden, heeft blijkbaar wel gewerkt. Het kabinet van Siim Kallas verspreidde namelijk een mededeling na onze actie waarbij ze toegeeft dat de liberalisering van de cabotagerichtlijn blijkbaar politiek zeer moeilijk ligt. Hebben ze ons signaal dan toch min of meer begrepen? In dezelfde mededeling stellen ze dat daardoor een liberalisering niet meer in de huidige legislatuur besproken kan besproken worden, en dus verschoven wordt tot na de Europese verkiezingen. Concreet hebben we als vakbonden dus voldoende druk kunnen uitoefenen om de liberalisering met méér dan een jaar uit te stellen. Voor september 2014 zal deze discussie niet meer aan bod komen. De chauffeurs weten dus ook aan wie ze hun stem moeten geven bij de Euroverkiezingen: aan de tegenstanders van de liberalisering!

## Historische staking bij Swissport Belgium!

Nooit gezien wat er bij Swissport gebeurde. Een directie die geobseedeerd is door het eenzijdig opleggen van een werkmethode en doof is voor de signalen van de werkvloer. Ploegen van twee personen zijn immers totaal onvoldoende om vliegtuigen correct, veilig en efficiënt te laden en te lossen. Voeg daarbij een verhaal van gegeven en even snel gebroken woorden, dan raak je gegarandeerd in een impasse. Met als gevolg de langste staking ooit op de nationale luchthaven sedert de tijd van Sabena. En daar is slechts één schuldige voor: het Belgische management van Swissport.

### LANGE VOORGESCHIEDENIS...

Men zegt wel eens dat dit met Flightcare nooit gebeurd zou zijn. Na de overname van die laatste firma door Swissport Belgium liep het inderdaad al snel fout. De nieuwe managementstijl was er een van: wij beslissen, delen mee, en voeren uit... Van voorafgaand overleg met de vakbonden was er weinig of geen sprake. Bovendien bleek veel uitleg die wel gegeven werd in de feiten niet te kloppen. Zo mochten we vaststellen dat de Cargo en Handling activiteiten opgesplitst werden, en in twee aparte bedrijven ondergebracht werden. Het ene had zogezegd niets meer met het andere te maken. Tot bleek dat er over de firma's heen met personeel werd geschoven.

### DE OBSESSIE VAN DE TWEE PERSOONS-PLOEGEN

De kern van het probleem lag hem in het eenzijdig, en tegen alle gangbare gewoontes in, ploegen van twee personeelsleden in te willen zetten. Tot dan werden ploegen van 3 tot 4 personeelsleden per vliegtuig ingezet. Onder druk van de internationale directie drukten men ook op Zaventem de 2 persoonsploegen door. Tegen het argument dat dit voor de meeste vliegtuigen totaal onwerkbaar is, beloofde men in de meeste gevallen 2 ploegen in te zetten...

Dit bleef echter dode letter. Op die manier werden de werknemers een ploegensysteem door de maag



gesplitst dat niet werkbaar is wegens niet efficiënt, onveilig, onuitvoerbaar. Bovendien werd er flagrante woordbreuk gepleegd.

### EEN SPONTANE, MAAR WEL AANGEKONDIGDE STAKING

In tegenstelling tot wat beweerd wordt kwam deze staking er niet onverwacht. Reeds maanden werden er signalen gegeven door de BTB en de collega's van de andere vakbonden. Het overleg bleek niet méér te zijn dan een dovemansgesprek. Er werd uiteindelijk een stakingsaanzegging ingediend. En er kwamen verzoeningsprocedures op gang zowel voor arbeiders als bedienden (de paritaire comités 140 en 226).

Pittig detail: de dag van de verzoeningsvergadering (op 6 mei) werd bijna geen enkel vliegtuig bij Swissport behandeld met ploegen van méér dan twee personen. Mocht Swissport de verzoening gewenst hebben is dit een wel zeer vreemde benadering.

Op zondag 12 mei draaide uiteindelijk het wiel van de wagen, en legde het personeel het werk neer,

na de zoveelste keer vastgesteld te hebben hoe toezeggingen vanuit de directie niet werden nagekomen.

### POLITIEKE BEMOEIENISSEN...

BTB vroeg tijdens dit conflict om interventie van de minister van Werk in dit totaal vastgelopen conflict. Ze nam die rol op, en trok een verziende situatie opnieuw op gang. Niets dan lof voor de rol die Monica Deconinck speelde, op vraag van BTB trouwens.

Frank Moreels is duidelijk: "Staatssecretaris Wathélet voelde zich ook geroepen om tussen te komen. Hij hanteerde dreigende taal naar de stakers en dwong het vrijgeven van het handling materiaal af, zogenaamd met dwangsom. Deze demarche was anti-constructief en belemmerde de partijen die wel een oplossing wilden bewerkstelligen. Met andere woorden: hoe een overijverige staatssecretaris een minister uit eigen regering saboteert om stoer te kunnen uitpakken in de media".

### WOORDBREUK EN MANIPULATIE VANWEGE DE DIRECTIE

Na een eerste interventie van het

verzoeningsbureau weigerden de arbeiders het werk te hernemen. Ze geloofden - en ze worden in de feiten gesteund daarin - de werkgever niet meer. Ze konden niet geloven dat de losgeweekte garanties ook in de praktijk zouden gebracht worden. De enige verantwoordelijke voor het voortduren van de impasse was de Belgische directie die weigerde om gas terug te nemen.

Sandra Langenus: "Méér zelfs, de grote baas van Swissport moest invliegen om de vastgelopen situatie te ontzenuwen. Hij had 45 minuten nodig om de duidelijke boodschap van de vakbonden te verstaan, en de gevraagde toezeggingen te doen om de werknemers wel voldoende argumenten te bieden om het werk te hervatten, en verder overleg een kans te geven".

### EEN GROTE OVERWINNING, MAAR WAAKZAAMHEID BLIJFT GEBODEN

Bovenop het reeds vastgelegde protocol - en zonder in de technische details te treden - is het belangrijk dat: - de bemanning van de ploegen

gevijwaard is, de ploegen met 2 personen zijn ingetrokken; - het aantal te behandelen stuks bagage is begrensd; ... en er kwamen verontschuldigheden voor de beroerde aanpak van de directie, dit vanwege de CEO van Swissport.

### WAAKZAAM BLIJVEN

Maar hiermee is niet alles gevrijwaard. De veldslag is gewonnen bij Swissport Belgium, maar de oorlog blijft duren. Europa voert de druk op om verder te liberaliseren. De luchtvaartmaatschappijen willen steeds lagere prijzen betalen voor de handling. De neerwaartse druk blijft dus bestaan. Waakzaamheid blijft dan ook geboden. BTB zal niet nalaten om de politieke verantwoordelijken te interpellieren en de werkgevers voor hun verantwoordelijkheid te plaatsen. BTB wil bijv. dat prioritaire werk gemaakt wordt van federale cao's. Maar één zaak is duidelijk. BTB stond van bij het begin achter de stakers en zal niet aarzelen om de belangen van het personeel op de luchthavens opnieuw te verdedigen als het moet.