

## Sectoraal overleg in Transport en Logistiek neemt een valse start

Op maandag 11 april hebben de vakbonden hun gemeenschappelijk eisenpakket toegelicht voor het sectoraal overleg in de sector van het transport en de logistiek. Zoals verwacht was het alvast een moeizame start. Frank Moreels, Federaal Secretaris BTB had de donderwolken al zien aankomen: *“Reeds verschillende maanden loopt het overleg met de patronale federaties zeer moeilijk. Voornamelijk de werkgeversfederatie UPTR speelt daarbij een anti-constructieve rol. Zelfs over de uitvoering van het akkoord over het 2de pijlerpensioen, en de discussie rond het statuut van de chauffeurs die petroleumproducten vervoeren stelde UPTR zich radicaal en onverzoenbaar op.”*

### Het gaat slecht in de transportsector!?

Dat is alvast het standpunt dat de werkgeversfederaties innemen. Ze houden ons voor dat er zo goed als geen ruimte is om sociale vooruitgang te realiseren in de sector. Ze willen een strikte toepassing van de Koninklijke Besluiten die de regering nam n.a.v. het

mislukken van het Interprofessioneel Akkoord.

Jammer genoeg lezen de chauffeurs, en zeker de BTB leden, ook de kranten. De mega-bonussen die aan bepaalde topmanagers worden uitbetaald tartten immers elke verbeelding.

Frank Moreels wijst ook op het

herstel van activiteit in de sector: *“In de pers kunnen we lezen dat bijv. de GEFECO-groep 2010 afsloot met een méér dan positief resultaat, een omzetstijging van 16 % tegenover 2009 en een bedrijfsresultaat van 5,9 % van de omzet. Dat kan tellen! Als we de groep Essers onder de loep nemen en vaststellen welke winstcijfers gerealiseerd worden (dankzij o.m. de notionele aftrek),*

*dan kunnen we moeilijk accepteren dat er geen enkele marge is.”*

### Chauffeurs te kort

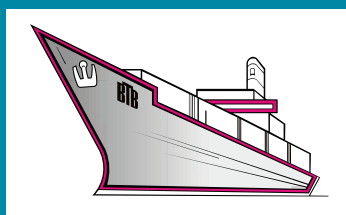
Alle bronnen die betrokken zijn bij de sector voorspellen bovendien dat er in de nabije toekomst een gebrek aan chauffeurs zal zijn. Men spreekt over tekorten van ettelijke tienduizenden. Als men daar een antwoord wil op bieden, en jongeren wil motiveren voor het beroep van beroepschauffeur, dan moet men dringend het statuut van de professionele chauffeur en logistiek opkrikken! De voorzitter van de Duitse werkgeversfederatie van de transport volgt ons trouwens in die redenering. We citeren Hermann Grever van de Duitse werkgeversfederatie BGL: *“Ik vraag aan de sector om extra inspanningen te doen om jongeren voor het chauffeursvak te winnen, maar dan moet dat vak ook “attractiever” worden en moet*

*de financiële beloning omhoog. Ik roep de opdrachtgevers in het wegvervoer op om daarvoor een hogere prijs te accepteren. Kwaliteit is niet tegen een nultarief verkrijgbaar,”* aldus deze werkgever....

### Oproep tot redelijkheid

*“Ik wil de werkgeversfederaties oproepen om samen een redelijk akkoord af te sluiten”, stelt Frank Moreels. “Voor al UPTR is toe aan een wetensonderzoek. De agressieve politiek die door deze federatie momenteel gevoerd wordt leidt ons naar een impasse. En dat zal enkel vertaald worden in sociale onrust in de sector. Willen de werkgeversfederaties een breuk? Willen ze de chauffeurs en logistiek met een kluitje in het riet sturen? BTB zal dit niet aanvaarden en is bereid om verantwoordelijkheid te nemen. Voor een goed onderhandeld akkoord als het mogelijk is, voor acties als we ertoe gedwongen worden.”*

### ■ KOOPVAARDIJ



## Naar een uitbreiding van de oorlogszones?

Zoals wij eerder berichtten bestaan er paritair overeengekomen “hoge risico zones” m.b.t. piraterij voor de koopvaardij. Kort samengevat hebben zeevarenden, bij het doorvaren van dergelijke zones, recht op een compensatie van 100% van het basisloon en kunnen indien gewenst om hun afmontering verzoeken alvorens zich naar die bepaalde zones te begeven.

Deze zones werden met ingang van 1 april 2011 uitgebreid door de International Transport Workers' Federation in Londen. Als aangesloten lid bij deze Federatie wenst de Belgische Transportarbeidersbond niet achter te blijven in deze hoognodige bescherming van onze officieren en bemanning aan boord van schepen onder Belgische vlag. Daarom hebben wij de Koninklijke Belgische Redersvereniging schriftelijk verzocht over te gaan tot minimum dezelfde uitbreiding en hebben wij zelfs aangedrongen een nog ruimere uitbreiding overeen te komen en tevens een onderscheid te maken naar het type schepen qua risico factor.

Ten behoeve van onze leden geven wij hieronder de gevraagde uitbreiding in kwestie:

De westelijke grens van de zone gaat van de kustlijn op de grens van Djibouti en Somalia tot positie 11 48 N, 45 E; - Van 1200 N, 45 E tot Mayyun Eiland in de straat Bab El Mandeb

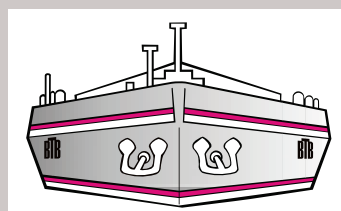
- De oostelijke grens is vastgesteld op 78 E, de zuidelijke grens op 10 S en de noordelijke grens op 26 N. M.a.w. de oostelijke grens gaat van Rhiy di-Irisal op het eiland Suqutra tot de positie 14 18 N, 53 E; en van 14 30 N, 53 E tot de kustlijn op de grens tussen Yemen en Oman samen met de 400 mijls zone van de oostkust van Somalia, d.w.z. van het eiland Suqutra tot de Keniaanse grens in het zuiden.

Op ons eigen initiatief verzoeken wij om grotere uitbreiding wegens het feit dat ook de hele noordelijke Indische Oceaan, tot 1000nm van de Hoorn van Afrika onder vuur ligt. Vervolgens vragen wij ook onderscheid te maken voor schepen met een groter risico factor nl. geladen chemtankers en handsize bulkcarriers. Door hun lage vrijboord en relatief lage snelheid zijn ze een gemakkelijk doelwit. Tot slot vragen wij ook te voorzien in een vergoeding voor eventueel verloren persoonlijke bezittingen. De reders moeten beseffen dat de psychologische druk op onze leden echt groot is en passende maatregelen dringen zich, op korte termijn, op.

Wij voeren de druk op de onderhandelingen op en houden u verder op de hoogte.

Ivan VICTOR  
Federaal Secretaris Koopvaardij

### ■ BINNENVAART



## Belgische bemanningsregels voorbeeld voor Nederland?

Na de talrijke onterechte berichten in de pers omtrent de “grote loonverschillen” bij scheepspersoneel in de Nederlandse en Belgische binnenvaart ten nadele van de Belgische werkgevers heeft men nu een ander onderwerp gevonden nl. “men wil versoepeling en gedoogbeleid in de bemanningsvoorschriften in België”. De hetze in bovenvermelde onderwerpen is uitsluitend het “werk” van één weliswaar niet erkende en niet representatieve belangenorganisatie maar de weerklink in de pers is er niet minder om.

Het onderwerp loonverschillen is al van de baan dank zij een ontluisterende studie van Prof. Winkelmans en PwC. Onder impuls van de Belgische Transportarbeidersbond heeft het Fonds voor de Rijn – en Binnenscheepvaart opdracht gegeven aan een onafhankelijk en gerenommeerd studiebureau een grondige studie te laten uitvoeren naar dit fenomeen. Het 142 pagina's tellend eindrapport werd een bevestiging van ons vermoeden dat de verschillen quasi nihil zijn.

Slechte verliezers geven echter niet op, vandaar de huidige persartikelen aangaande de bemanningsvoorschriften. De beroepsvereniging laat optekenen: “Wat ons betreft neemt de regering de Nederlandse wet over, maar zolang België geen regering heeft wordt die zaak niet behandeld”. Lang geleden hebben wij in een artikel van de “Nederlandse Schippers Vereniging” (ja, met dubbele e) kennis

genomen van het volgende citaat: “Wat de bemanningsvoorschriften betreft heeft België een forse stap gemaakt van een sterk verouderd reglement naar reglementen die de Europese harmonisering weer wat dichterbij brengt. Helaas kunnen wij zulks niet beweren van Frankrijk.” En verder: “wat Nederland betreft: nu België een stap gezet heeft naar vernieuwde bemanningsvoorschriften ligt er misschien een mogelijkheid open om het Westerscheldereglement te moderniseren”.

Voeg hieraan toe dat op de geplande vergadering van de Commissie Binnenvaart nu op 11 april e.k. een Koninklijk Besluit zal worden voorgelegd houdende een verdere aanpassing aan de bemanningsvoorschriften en u zal begrijpen dat de campagne van deze dubieuze werkgeversorganisatie de sociale partners in de sector danig op de zenuwen werkt.

Neen, beste leden van de binnenvaart als het goed is zeggen wij het ook: de Belgische overheid blijft niet achter inzake aanpassingen aan de bemanningsvoorschriften, integendeel zoals hierboven weergegeven zijn wij (België) soms koplopers. Onterecht zeurende beroepsverenigingen zullen wellicht altijd bestaan, maar het is aan de echte vertegenwoordiger van de binnenvaartwerknemers zoals de BTB om de reële belangen te verdedigen.

Ivan VICTOR  
Federaal Secretaris Binnenvaart

