



STATUTAIR CONGRES
03 | 10 | 23 - Brussel

STATUTAIR RAPPORT 2018 - 2023

**ÉÉN TEAM
VOOR
FAIR TRANSPORT**

#WeAreBTB



4 Inleiding

6 BTB-ABVV algemeen

10 Vakgroep Wegvervoer & Logistiek

15 Vakgroep Havens

20 Vakgroep Maritiem

Let's
TEAM
UP
for
Fair Transport



U leest momenteel ons statutair rapport. Het is kort en bondig. Omdat we willen dat het gelezen wordt. Ervaring leert ons dat ellenlange teksten niet gelezen worden, maar eerder in een lade stof vergaren.

BTB is trouwens geen vakcentrale van veel woorden en 'blabla'. Onze centrale werkt voor haar leden. Van lange resolutieteksten worden onze mensen niet beter. Door als vakbond hard te werken wel. En dat is wat we doen, elke dag opnieuw.

Dit statutair rapport geeft een overzicht van wat we de voorbije vijf jaar deden. Een kort overzicht, want er is nog veel meer te vertellen. Hieronder vind je de 'highlights' van onze syndicale werking van de laatste vijf jaar. Dit rapport illustreert echter wel dat we niet stil hebben gezeten. Noch interprofessioneel binnen het ABVV, noch als centrale en binnen onze vakgroepen.

Veel leesgenot,

Frank Moreels

Voorzitter BTB.

Corona sloeg ongenadig toe

Als er één 'hoogtepunt' de voorbije congresperiode kenmerkt is het de wereldwijde pandemie COVID-19. Duizenden mensen werden ziek, velen stierven, de wereld ging in lockdown. De gevolgen voor de transportsector waren enorm.

Veel transportarbeiders bleven noodgedwongen aan het werk in uiterst moeilijke omstandigheden. In de Belgische zeehavens werkten onze dokwerkers door, de trucks bleven de winkels bevoorraden, de logistiek draaide - mee door de 'boom' in de e-commerce - op volle toeren, de buschauffeurs bleven het openbaar vervoer verzorgen ...

Andere sectoren werden genadeloos getroffen door de lockdowns. In de luchtvaartsector was dat de afhandeling. Swissport - dat al in moeilijke papieren zat - ging over kop. 1.469 afhandelaars op Zaventem verloren in één klap hun job. Maar ook de autocar- en riviercruisesectoren kenden zware tijden door het stilvallen van schoolreizen, citytrips, toerisme

Gelukkig bestaat er in ons land een systeem van economische werkloosheid. De werkloosheidsdiensten van het ABVV werden vaak overspoeld, maar we bleven overeind en zorgden voor een correcte uitbetaling van onze leden. Ook de BTB-afgevaardigden speelden daarin een actieve rol.

Corona zette meteen ook de veiligheid en gezondheid op de werkvloer in het brandpunt. Veel werkgevers namen spontaan maatregelen om de veiligheid en de gezondheid van hun medewerkers te beschermen. Maar even veel werkgevers moesten daarvoor onder druk worden gezet. BTB stelde die laksheid aan de kaak en dwong daar waar nodig individuele beschermingsmiddelen af. Dit moet ons en onze afgevaardigden in de Comités voor Preventie en Bescherming op het

Werk motiveren om te blijven ijveren voor preventieplannen. We hopen dat een dergelijke pandemie nooit meer voorkomt, maar we nemen maar beter de nodige voorzorgen. Voorkomen is immers beter.

Als BTB mogen we trots zijn op de rol die we als vakbond speelden. Onze secretariaten bleven zoveel mogelijk open, de sluiting bleef beperkt tot die periodes dat het verplicht was. En ook via e-mail, sociale media, onze website ... bleven we bereikbaar voor onze leden. Een moeilijke periode waar onze délégués en niet te vergeten het BTB-personeel zich voor 150% hebben ingezet om niemand achter te laten.

Van een zeer rechtse regering naar een centrum linkse

In 2018 en 2019 regeerden de zeer rechtse regeringen Michel I en II. Al van bij de start van de regering Michel-De Wever werden we geconfronteerd met georganiseerde sociale achteruitgang. De samenwerking tussen de N-VA en de liberalen van MR en Open-VLD zorgde voor een ware ravage in onze sociale verworvenheden.

De verhoging van de pensioenleeftijd tot 67 jaar en een indexsprong waren de twee meest in het oog springende maatregelen van dit antisociale regeringsbeleid. Tot overmaat van ramp heeft die regering de wet van '96 op de concurrentiekracht fel verstrengd. In de feiten betekende deze verstrenging dat er amper nog ruimte was voor loononderhandelingen.



BTB stond mee in de spits van het verzet tegen deze regeringsmaatregelen. Meer zelfs, in vergelijking met sommige grote centrales van het ABVV boksten we boven ons gewicht en leverden we vaak een groot deel van de actievoerders. Helaas konden we de meeste maatregelen niet tegen houden. Toch voorkwamen onze acties erger. De dwaze pensioenhervorming 'in punten' bijvoorbeeld werd onder onze druk teruggetrokken.

Op 1 oktober 2020 werd dan de centrumlinkse regering 'Vivaldi' gevormd. De socialisten kwamen in een regering zonder N-VA. Een hemelsbreed verschil met het beleid van de voorgaande regering. De minimumpensioenen werden bijvoorbeeld verhoogd. Een jarenlange eis van het ABVV werd daarmee realiteit. Jammer genoeg werd de verhoging van de pensioenleeftijd niet teruggeschoefd. En ook de loonnormwet werd niet versoepeld, ondanks de acties die we als ABVV voerden.

Dat betekent dat het ABVV in 2023 geen interprofessioneel akkoord wilde ondertekenen. Een loonnorm van 0,0 % was voor ons immers onaanvaardbaar.

In juni 2021 werd een sociaal akkoord ondertekend, waarmee toch een historische doorbraak rond de minimumlonen werd gerealiseerd. Voor het eerst in 13 jaar werd overeengekomen om het minimumloon stapsgewijs te verhogen vanaf 2022. Een eerste, maar heel belangrijke stap, in de strijd 'Fight for Fourteen'.

Oorlog in Oekraïne veroorzaakt koopkrachtcrisis

Op 24 februari 2022 viel Rusland Oekraïne binnen. Niemand had het voor mogelijk gehouden dat we in de 21ste eeuw een oorlog op amper 1800 km van onze voordeur zouden krijgen. De tol aan mensenlevens die deze oorlog al aan beide kanten heeft gekost is aanzienlijk. BTB heeft zich van bij het begin achter de vredesoproep van de internationale gemeenschap gezet en was het eerste lid van ETF dat een hulpkonvooi organiseerde om de vakbonden in Oekraïne te helpen met humanitaire middelen.

De op hol geslagen inflatie die gepaard ging met dit conflict - mee ook door speculatie van kapitalistische groepen - zorgde voor een nooit geziene koopkrachtcrisis. Veel BTB-leden kregen de maand niet meer rond met hun - vaak veel te laag - loon. De prijzen stegen spectaculair. Sommige werknemers sliepen in hun auto op de bedrijfsparking om op verplaatsingskosten te besparen.

BTB heeft zich ook daarom keihard ingezet voor de verdediging van de automatische koppeling van de lonen aan de index van de consumptieprijzen. Werkgevers en rechtse politici stelden ons indexsysteem in vraag. Dankzij onze acties en de houding van de socialistische partijen in de regering werd de index echter onverkort toegepast en hielden onze lonen min of meer gelijke tred met de stijgende prijzen. Een pluim op onze vakbondshoed!

BTB groeit al meer dan 15 jaar

Ons ledenaantal blijft stijgen. We zijn daarmee een unicum binnen het ABVV. Zo goed als geen enkele andere vakcentrale doet ons dit na. De laatste vijftien jaar steeg ons ledenaantal met 50,9%. Natuurlijk hangt dit samen met de groei van de economische sectoren waarin we actief zijn.

Maar ook ons 'marktaandeel' tegenover andere vakbonden stijgt. Dat heeft te maken met een performante dienstverlening. En daarop zullen we blijven inzetten. Maar ook de concrete werking op het terrein zorgt voor groei. Onze délégués staan dicht bij de mensen, en met onze 'roadshows' in de haventerminals, langs de autowegen, aan de taxi- en busstandplaatsen en in de logistieke hubs houden we de vinger aan de pols.

Samenwerken met ABVV-Metaal

Binnen het ABVV wordt het mooie weer uitgemaakt door de macht van het getal. Grote centrales zoals AC en BBTK hebben gezien hun ledental veel invloed op de besluitvorming. Kleine centrales hebben dit veel minder en al zeker als ze in verspreide slagorde ageren.

Maar wij, die zogenaamde «kleine» centrales, krijgen niet enkel meer impact op het ABVV-beleid door samen te werken. Samen investeren in informatisering van de diensten, in vorming voor de militanten en in de opvolging van thema's als intermarbeid zorgt voor meer efficiëntie en financiële gezondheid.

Daarom ondertekenden BTB en ABVV-Metaal op 11 september 2020 een samenwerkingsakkoord.

Globaal heeft dit samenwerkingsakkoord geen windeieren gelegd voor beide centrales. Ons gemeenschappelijk IT-project 'New Phoenix' vormde de basis voor het project 'Bridges', dat onze dienstverlening zal optimaliseren. De militantenvorming is geprofessionaliseerd. We werken samen rond de opvolging van intermarbeid en ook de komende campagne sociale verkiezingen zullen we samen organiseren! Eén plus één is dus méér dan drie geworden.

Nochtans is er nog ruimte voor verbetering. De samenwerking in onze gewestelijke afdelingen laat te wensen over. Dit kan en moet beter!

Op de bres tegen extreemrechts

Overall in Europa groeit de invloed van extreemrechts. In verschillende Oost-Europese landen zijn er autoritaire, ondemocratische leiders aan de macht. Denken we maar aan Orban in Hongarije. Maar sinds de laatste verkiezingen in 2022 heeft ook Italië een extreemrechtse premier. En wie had er durven denken dat Trump, die de verkiezingen verloor in de USA, zou oproepen tot de bestorming van het parlement?





Vermits ook in ons land het Vlaams Belang in de opiniepeilingen de grootste partij van Vlaanderen is, en er bij de komende verkiezingen een extreemrechtse Vlaamse meerderheid kan gevormd worden, is BTB actief in de strijd tegen extreemrechts. We voerden tijdens de voorbije jaren campagne - en zullen dat blijven doen - voor de erkenning van 8 mei als officiële verlofdag. Een symbolische dag, de dag van de overwinning van de democratie op het nazisme, de dag van de capitulatie van de fascistische tijdens WOII. BTB was ook aanwezig op verschillende herdenkingsmomenten aan het Fort van Breendonk en herdenkt in haar eigen gebouwen de twee BTB-militanten Pot en Grijp die door extreemrechts geweld om het leven werden gebracht.

BTB is trouwens tegen elke vorm van nationalisme en separatisme. Wij willen geen splitsing van België. Wij willen de solidariteit binnen dit land verdedigen. Daarom lanceerde BTB - samen met ABVV-Metaal - de verklaring 'eenheid in solidariteit'. Een petitiecampagne die gestart werd op 22 september 2021 en die ons motiveert om alle pogingen om de solidariteit te breken actief te bestrijden.

BTB gaat internationaal

BTB beseft dat de wereld een dorp geworden is. Grote multinationale ondernemingen hebben een internationale strategie. Beslissingen over haventerminals worden vaak aan de andere kant van de wereld genomen en de impact van Europa op de transportwetgeving is enorm. We hebben dus geen andere keuze dan lokaal te handelen, maar internationaal te denken. Daarom is BTB fel geëngageerd in de Europese en internationale transportfederaties ETF en ITF.

In 2017 werd BTB-voorzitter Frank Moreels verkozen als voorzitter van ETF en in 2022 werd hij herverkozen. Dat is het resultaat van jarenlang engagement in de verschillende secties van ETF. Want ook daar is onze impact niet te verwaarlozen. Marc Loridan is Section Chair van de ETF Dockers, Jacques Kerkhof stuurt het Tugboat Committee en Tom Peeters is vice-voorzitter van de ETF Road Transport-sectie. Nick Loridan werd verkozen in de jongerenwerking van ETF en ITF alsook als jongerenvertegenwoordiger in de Dockers-sectie van ETF en ITF. Monique Verbeek was tot 2022 vrouwenvertegenwoordiger zowel in de Dockers-sectie van ETF en ITF. Dit betekent dat BTB de vinger aan de

pols houdt van wat er gebeurt binnen de Europese sociale dialoog, in het Europees Parlement, de Commissie...

Nog voor plannen en voorstellen echt gestemd worden kunnen we op die manier invloed uitoefenen en bijsturen in het belang van de leden. Dat deden we onder andere met het ombuigen van het Mobility Package tot een maatregelenpakket dat ons moet toelaten om sociale dumping beter te bestrijden.

Onder onze impuls stapten er op 27 maart 2019 5 000 transportarbeiders uit gans Europa door de straten van Brussel om de Europese Commissie en de nationale regeringen op te roepen voor 'Fair Transport'. Een gebalde vuist van de transportvakbonden om de Europese Commissie, het Parlement ... te waarschuwen. Geen sociale dumping in de transportsectoren.

BTB werkte ook actief mee aan de Conventie 190 binnen de Internationale Arbeidsorganisatie. Deze wereldwijde overeenkomst tussen regeringen, werkgevers en werknemers bindt de strijd aan tegen geweld en intimidatie op de werkvloer. Iets waar helaas vaak vrouwelijke transportarbeiders nog slachtoffer van zijn. Onder onze druk onderschreef uiteindelijk ook de Belgische regering in 2023 deze conventie.

BTB Wegvervoer & Logistiek

**Blijven strijden voor eerlijk
en duurzaam transport**



Vervoer over de weg

Een constante van de laatste jaren in het internationaal én het nationaal transport is sociale dumping. Het was al in 2007 dat onze BTB-militanten waarschuwden voor een toen nog nieuw verschijnsel in de transportsector: Oost-Europese chauffeurs die in West-Europa ingezet worden tegen dumpinglonen. Van bij het begin waarschuwde BTB hiervoor. We vochten tegen wat ondertussen een ware plaag geworden is in de sector. De 'race to the bottom' duurt ondertussen nog steeds verder. Transport moet steeds goedkoper en de chauffeurs zijn hiervan de dupe. Oost-Europese chauffeurs worden uitgebuit, Belgische chauffeurs zien hun loon- en arbeidsvoorwaarden onder spanning staan. BTB gaf ondertussen vijf zwartboeken uit, waarin concrete mistoestanden en fraude werden aangeklaagd. Het laatste dateert van 2021.

En ja, onze zwartboeken en acties in Brussel en Straatsburg hadden succes. Op 9 juni 2020 werd het zogenaamde Mobility Package vastgelegd op Europees niveau. Een maatregelenpakket dat toelaat om sociale dumping te bestrijden. De terugkeerplicht van trucks naar de vertrekbasis, de invoering van de digitale tachograaf, posting van werknemers, cabotage, de regeling van de lange rust van chauffeurs ... maatregelen waarvoor we als BTB actie voerden werden eindelijk genomen.

Nu moeten ze echter gehandhaafd worden. Met meer inspecteurs, meer politiecontroles en meer vervolging van fraudeurs. Ontsporingen zoals de Filipijnse chauffeurs in een Deens kamp in 2008 of de stakende Oezbeekse en Georgische chauffeurs (in maart 2023) zouden de wereld uit moeten op die manier. Als het Mobility Package een syndicale overwinning genoemd kan worden, dan blijven we momenteel op onze honger zitten als het op handhaving aankomt. Daarom vroeg

BTB ook om van de European Labour Authority (ELA) een echte Europese sociale inspectie met meer slagkracht te maken.

Vandaag inspireren inspectie- en politiediensten zich op onze zwartboeken om achter fraudeurs aan te gaan. Jammer genoeg zijn er te weinig inspecteurs en wordt er te weinig vervolgd. Onder druk van BTB heeft de Vivaldi-regering het aantal inspecteurs reeds opgetrokken. Wat ons des te meer motiveert om op dezelfde nagel te blijven kloppen.

Voor haar strijd tegen sociale dumping ontving BTB trouwens de 'prijs voor de democratie' in 2018.

Due diligence in de supply chain

Binnen ITF is BTB één van de voortrekkers om 'due diligence' en 'safe rates' te vragen voor de supply chain. We zien immers vaak dat grote multinationale ondernemingen hun transportactiviteiten uitbesteden en zich gewoonweg niets aantrekken van wat er verder gebeurt. Het gevolg is een meedogenloze 'race to the bottom' onder een kluwen van onderaannemers, vaak malafide onderaannemers die hun chauffeurs uitpersen. Dit kunnen we niet langer accepteren. Multinationals zoals Volkswagen, Ikea ... moeten verantwoordelijkheid nemen voor wat er in hun transportactiviteit gebeurt. In de laatste congresperiode werkte BTB daarvoor intensief mee aan de ITF-campagne ter zake en dankzij onze voortrekkersrol staat het eindelijk ook op de agenda van het sociaal overleg in België en Europa. We hebben de werkgeversfederaties ervan kunnen overtuigen dat onze strijd voor betere loon- en arbeidsvoorwaarden dezelfde is als hun strijd om betere tarieven te krijgen.

Eindelijk een nieuwe functieclassificatie voor het rijdend personeel

Na jarenlang actievoeren door BTB - en alleen door BTB, want de andere vakbonden waren afwezig in het debat - kwam er in 2022 een nieuwe functieclassificatie voor de chauffeurs, aangepast aan de hedendaagse tijd. Die functieclassificatie houdt rekening met nieuwe evoluties in het wegvervoer, maar zorgde ook voor een - nog te beperkte - loonsverhoging voor zowat alle chauffeurs. En daar is BTB terecht fier op.

BTB Wegvervoer & Logistiek voerde trouwens fervent mee campagne in de 'Fight for Fourteen'.

Veel van onze sectoren zijn nog steeds gekenmerkt door lage lonen in vergelijking met andere sectoren waar gelijkaardige jobs uitgeoefend worden.

Waar men gaat langs onze wegen, komt men slechte parkings tegen

Al verschillende jaren neemt BTB de stand van zaken op van de (snelweg)parkings voor truckers en autocarchauffeurs. Het eerste zwartboek daarover verscheen in 2007, ondertussen volgden er nog acht andere. Het meest recente, het negende in de rij, zit in de pijplijn voor publicatie in juni 2023. Spijtig genoeg bleven de vaststellingen over de jaren heen dezelfde. Er zijn te weinig parkings, ze zijn oncomfortabel en ze zijn té duur ...

Hoewel we kunnen stellen dat er beterschap is. Onze zwartboeken hebben de problematiek op de politieke agenda gezet en politici en havenbedrijven nemen dit probleem steeds meer 'au sérieux'. De opening van een nieuwe parking in 2023 in het Antwerpse havengebied is daar een mooi voorbeeld van.

Chauffeurs van de 'pachters' hebben vaak geen mogelijkheid om een sanitaire stop te maken, omdat er simpelweg geen (toegankelijke) sanitaire installaties zijn voor hen. Om die reden voert BTB al jarenlang actie om eindelijk sanitaire voorzieningen voor deze chauffeurs te creëren en om de bestaande sanitaire faciliteiten ook voor hen toegankelijk te maken. Deze acties kaderen trouwens perfect in de 'Right to flush'-campagne van onze internationale transportfederatie ITF.

België is een logistieke draaischijf

Ons land ligt op een kruispunt in Europa met goede haveninfrastructuur, een veelheid van snelwegen, productieve werkkrachten, ... Het heeft alle troeven om de logistieke sector te laten floreren. De tewerkstelling in deze sector stijgt en dat kunnen we enkel toejuichen.

Maar met die stijgende activiteit lijkt ook de druk op de loon- en arbeidsomstandigheden van de logistiekwerkers te stijgen.

In een zwartboek dat BTB in november 2021 publiceerde over de e-commerce en de loon- en arbeidsvoorwaarden bij PostNL en GLS bleek dat er regelrechte uitbuiting aan de orde is bij de pakjesdiensten. In een extreem geval werd zelfs kinderarbeid vastgesteld. BTB heeft dan ook niet gearzeld om tegen beide bedrijven een rechtszaak aan te spannen om de belangen van haar leden te verdedigen.





The future of our work

We kunnen er niet naast kijken. Veel transportsectoren werden fundamenteel door elkaar geschud door de digitalisering. De zogenaamde 'gig economy' groeit.

De komst van Uber in de taxisector was ronduit disruptief. De taxiregelgeving in Vlaanderen en Brussel werd bijgestuurd en in Wallonië is eenzelfde proces aan de gang. Is dit een goede zaak? Volgens BTB niet. De wetgeving past zich aan aan de wensen van een multinationale onderneming uit Californië. En niet noodzakelijk in de goede zin. Het omgekeerde zou waar moeten zijn.

Als antwoord daarop heeft BTB een tweesporenbeleid ontwikkeld. Uiteraard blijven we ten volle inzetten op de verdediging van de loontrekkende taxichauffeur. Tegelijk willen we ook de belangen van de meer dan 3000 Uberchauffeurs verdedigen.

Daarom sloten we in 2022 een akkoord af met Uber. Gebaseerd op een 'memorandum of understanding' dat ITF eerder ondertekende met het bedrijf. Op basis daarvan wordt BTB erkend als representatieve vakbond met een gestructureerd sociaal overleg en trainingen die we organiseren voor de chauffeurs. Maar het is ook duidelijk dat we ons niet neerleggen bij het statuut van de chauffeurs. Voor ons zijn zij loontrekkenden en daarvoor zullen we blijven vechten.

Hetzelfde verhaal zouden we kunnen schrijven over andere 'gig-bedrijven' die actief zijn in België, zoals Deliveroo, Bolt of Just Eat. Alleen weigeren deze bedrijven ons momenteel te erkennen als vakbond. Wat ons motiveert om hen te blijven wijzen op de vele misbruiken die we in de sector vaststellen. BTB blijft ook hier op alle niveaus actief om een gelijk speelveld te creëren om zo de oneerlijke concurrentie aan banden te leggen.

Eindelijk een syndicale delegatie voor de taxisector

In 2021 zijn we er als BTB eindelijk in geslaagd een cao af te sluiten in de taxisector waarbij in de grotere bedrijven een syndicale afgevaardigde kan worden aangesteld. Na al die jaren waarin taxichauffeurs een elementair recht ontzegd werd om door hun vakbond op het bedrijf vertegenwoordigd te zijn, kunnen we spreken van een doorbraak wat betreft de syndicale rechten in de sector.

De chauffeurs van de 'pachters' bij de Lijn en de TEC worden aangevallen

Het is schering en inslag, het aantal gevallen van agressie tegen chauffeurs bij de reguliere diensten. Passagiers die verbaal, maar ook fysiek geweld gebruiken tegen chauffeurs, het komt helaas al te vaak voor (trouwens ook in andere sectoren zoals in de taxisector). Onze militanten leggen zich daar niet bij neer. Verschillende werkonderbrekingen werden georganiseerd om de werkgevers en De Lijn/TEC op hun verantwoordelijkheid te wijzen. Een sensibiliseringscampagne werd samen met de collega's van ACOD-TBM in het voorjaar van 2023 uitgerold, gevolgd door een conferentie 'Geweld op werknemers in het personenvervoer' die in maart 2023 werd georganiseerd.

BTB Transport en Logistiek komt in actie voor het grondafhandelingspersoneel

Van 2020 tot 2022 gebruikten luchtvaartmaatschappijen de COVID-19 pandemie als excuus om het aantal en de kwaliteit van de jobs in de grondafhandelingssector drastisch te verminderen.

BTB heeft gestreden voor federale akkoorden die alle Belgische lucht-havens op gelijke voet plaatsen en oneerlijke concurrentie tussen lucht-havens ten koste van de werknemers voorkomen.

Dankzij BTB werd een akkoord bereikt over de overplaatsing van personeel. Wanneer een afhandelingsbedrijf personeel moet ontslaan omdat het een contract heeft verloren, kunnen de betrokken werknemers overstappen naar het bedrijf dat het contract heeft binnengehaald. Een werkgroep van de sociale partners zal dit akkoord in een cao gieten.

De BTB voert ook nationale en internationale actie om het maximumgewicht van passagiers-bagage te beperken. Laten we niet vergeten dat een bagage-afhandelaar gemiddeld 30 ton per dag verplaatst!

BTB is de grootste ... en dat mag geweten zijn

Bij de sociale verkiezingen van 2020 ging BTB opnieuw vooruit in de sector Wegvervoer en Logistiek. Dat ligt in de trend van het laatste decennium. Elke keer opnieuw werkte BTB een beetje achterstand weg en bij de laatste verkiezingen was het zover. We wipten over het ACV heen en werden de grootste vakbond in de transportsectoren.

Met een historische groei van 4 % veroverde BTB-ABVV 46% van de 'markt' en werden we hiermee de grootste transportvakbond in België. Er werden in 332 bedrijven sociale verkiezingen georganiseerd waarbij BTB-ABVV 197 lijsten voor de ondernemingsraad en 298 lijsten voor het CPBW indiende.

Verwonderlijk is dat niet echt. Wij zijn niet alleen actief aanwezig in de bedrijven en op het terrein met onze talrijke roadshows. BTB zorgt immers goed voor haar leden en zet hen geregeld 'in het zonnetje'. Onze 'Dagen van ... zijn ondertussen een vaste jaarlijkse gewoonte. Op die dagen zet BTB de chauffeurs, logistiekers, handlers, verhuizers ... in de kijker. Zo succesvol dat zelfs de werkgevers ons gingen na-apen en in het wegvervoer nu ook al een 'Dag van de vrachtwagenchauffeur' organiseren. De kopie kan echter nooit wedijveren met het origineel.



BTB Havens

Syndicale werking op scherp van de snee voor onze havens



Bij terugblik op de afgelopen congresperiode valt het op dat de syndicale werking van de vakgroep Haven onverminderd intensief is gebleven. Gedurende de afgelopen vijf jaar is deze werking zelfs nog toegenomen, waarbij talrijke uitdagingen de aandacht opeisten. Een voorbeeld hiervan is de ingebrekestelling en de voortdurende aanvallen op de Wet Major, die tijdens de voorbije congresperiode aanzienlijke inspanningen vergden. Daarnaast heeft de coronapandemie een immense druk gelegd op alle medewerkers van onze vakgroep, die er alles aan deden om de werkzaamheden in de haven veilig te laten verlopen voor onze havenarbeiders.

Ondanks deze uitdagingen heeft het gebruikelijke sociaal overleg plaatsgevonden, zij het gedeeltelijk via digitale kanalen. Onze toegewijde medewerkers op het secretariaat bleven dagelijks bereikbaar voor onze leden, terwijl onze bestendig afgevaardigden aanwezig en beschikbaar bleven op de kaai gedurende deze moeilijke periode. Opmerkelijk is dat we gedurende de afgelopen congresperiode toch drie bevredigende sociale akkoorden hebben weten af te sluiten in onze havens, ondanks de beperkte onderhandelingsmarge waarmee we te maken hadden.

Dit statutair verslag biedt een compact overzicht van de activiteiten en prestaties van BTB Haven gedurende deze congresperiode, waarbij we zullen stilstaan bij zowel de uitdagingen als de behaalde successen.

Mijlpalen met verstrekkende impact

Op 16 oktober 2021 organiseerden we een bijzondere viering ter herdenking van het 75-jarig bestaan van het Fonds voor Bestaanszekerheid Haven van Antwerpen. Deze mijlpaal markeerde een belangrijk moment in de geschiedenis van onze haven. Het was op 1 oktober 1946, na intensieve onderhandelingen, dat het Fonds werd opgericht. Sindsdien en tot op heden heeft het Fonds in perioden van weinig werk onze havenarbeiders voorzien van een waardig vervangingsinkomen in moeilijke tijden. Dit heeft hen geholpen om financiële zekerheid te behouden en hun levensonderhoud te waarborgen.

Op 8 juni 2022 hebben we als Vakgroep Havens opnieuw een belangrijke viering georganiseerd. Ditmaal stond het 50-jarig bestaan van onze Wet Major centraal en jammer genoeg ook de 20-jarige strijd die we als havenarbeiders hebben gevoerd tegen de diverse aanvallen vanuit de Europese Commissie, evenals de juridische aanvallen in België door enkele malafide havenfirma's. Deze viering bood de gelegenheid om terug te kijken op de vele uitdagingen die we hebben overwonnen en om de vastberadenheid en veerkracht van onze vakgroep te vieren.

Deze historische gebeurtenissen hebben niet alleen onze vakgroep en haar leden gevormd door de jaren heen, maar ook een blijvende impact gehad op de havenarbeidersgemeenschap als geheel.

Een blijvende strijd voor ons havenarbeidssysteem

Om de huidige stand van zaken te begrijpen moeten we eerst even verder terug dan de afgelopen congresperiode. Het begon meer dan 20 jaar geleden, toen de Europese Commissie werd gedreven door een schijnbaar eindeloze drang naar liberalisering. Binnen Europa streefde men ernaar om de bestaande arbeidsorganisaties voor havenarbeid te doorbreken, met de bekende initiatieven Port Package I en II. Twee keer werd de Europese Commissie teruggefloten door het Europees Parlement, wat aantoonde dat er sterke weerstand was tegen deze plannen.

In 2014 startte de Europese Commissie, na een klacht van de heer Huts van KTN, een inbreukprocedure tegen het bestaande havenarbeidssysteem in België. Volgens hen vormde dit systeem een inbreuk op het vrij verkeer van vestiging. Na meer dan 30 moeizame overlegondes werd op 15 juni 2016 een compromisvoorstel aanvaard via een referendum onder onze havenarbeiders. Dit voorstel hield in dat het uitvoeringsbesluit van 2004 zou worden aangepast, waardoor de inbreukprocedure vanuit Europa kon worden stopgezet, hetgeen op 17 mei 2017 daadwerkelijk gebeurde.

KTN nam hier geen genoegen mee en besloot het nieuwe KB van 2016 aan te vechten bij de Raad van State met het verzoek om het nietig te verklaren. Middlegate voerde sinds 2011 al een procedure tegen het havenarbeiderssysteem bij de Arbeidsrechtbank in Gent, maar ving daar bot. Ze brachten de zaak vervolgens voor het Arbeidshof in Gent, waar het beroep eveneens werd afgewezen, waardoor het dossier uiteindelijk naar het Hof van Cassatie werd verwezen.

Het Hof van Cassatie kon echter geen uitspraak doen en diende eerst een vraag te stellen aan het Grondwettelijk Hof. Zowel de Raad van State als het Grondwettelijk Hof botsten in hun beoordeling op de interpretatie van de Europese regelgeving en stelden daarom allebei prejudiciële vragen aan het Europees Hof van Justitie. Het Europees Hof had enkele opmerkingen over ons havenarbeiderssysteem, met als voornaamste punt de samenstelling van de Administratieve Commissie die de erkenningen van havenarbeiders verleent. De dossiers keerden terug naar zowel het Grondwettelijk Hof als de Raad van State voor verdere beoordeling. Het Grondwettelijk Hof oordeelde in het nadeel van Middlegate, terwijl de Raad van State instemde met het verhaal van Huts en het KB van 2016 betreffende de erkenningsmodaliteiten van havenarbeiders vernietigde.

Aangezien we hierop waren voorbereid en intens overleg hadden gepleegd met de werkgeversorganisaties, FOD Waso en het Kabinet van Minister Dermagne, resulteerde deze negatieve uitspraak in een nieuw KB op 20 december 2022, waarin de belangrijkste wijziging was, de werking van de AC waarbij de erkenning van havenarbeiders (na een niet-bindende consultatie van de AC) gebeurt door de ambtenaren van de FOD Waso.

Deze voortdurende juridische strijd heeft geleid tot uitdagende en langdurige procedures. Ondanks de obstakels heeft deze strijd geresulteerd in een nieuw tijdperk voor havenarbeid, waarbij het aangepaste KB van 20 december 2022 een belangrijke verandering markeert in de erkenning van havenarbeiders.

Het volledige juridische verslag kan je terugvinden in de bijlage bij dit Statutair Rapport.



De jongeren - heden en toekomst

De beslissing van de Vakgroep Haven Antwerpen in 2017 om een specifieke jongerenwerking op te zetten, en later uit te breiden naar Gent en Zeebrugge, is van groot belang gebleken. Het stimuleren van betrokkenheid van jonge havenarbeiders binnen hun vakbond is cruciaal. Deze jongeren komen regelmatig samen om te discussiëren over onderwerpen zoals automatisering, digitalisering en solidariteit. Bovendien is het waardevol dat een aantal van hen zich ook inzetten op Europees en internationaal niveau.

In Antwerpen is er een groep van een 30-40-tal jonge havenarbeiders -35 jaar die regelmatig bijeenkomen in een speciale jongerenruimte op de Paardenmarkt. Ook in Gent en Zeebrugge neemt de deelname van jonge havenarbeiders binnen onze vakbondsstructuur toe. In Antwerpen hebben we sinds twee jaar drie jonge havenarbeiders aangesteld als Bestendig Afgevaardigden, en in Zeebrugge hebben we eveneens een Bestendig Afgevaardigde onder de 35 jaar aangenomen. Zij zijn verantwoordelijk voor het organiseren en begeleiden van deze jongerenbijeenkomsten.

Deze inzet op jongerenwerking getuigt van onze erkenning van de waarde en het potentieel van jonge havenarbeiders. Door hen actief te betrekken en een stem te geven, investeren we in een toekomstgerichte vakbond die zich aanpast aan de veranderende omstandigheden en uitdagingen binnen de haven.

Corona kreeg de haven niet stil

Tijdens de ongekende uitdagingen van de coronapandemie hebben onze toegewijde havenarbeiders onder soms moeilijke veiligheidsomstandigheden en met het risico voor hun eigen gezondheid de haven operationeel gehouden, zodat de cruciale import en export kon blijven plaatsvinden. De omstandigheden waren ongekend en niemand had eerder met een dergelijke pandemie te maken gehad.

Als vakbond hebben we in nauwe samenwerking met de werkgevers en verschillende Diensten voor Preventie en Bescherming belangrijke vergaderingen gehouden. Het doel was om ervoor te zorgen dat de werkzaamheden onder zo veilig mogelijke omstandigheden konden worden uitgevoerd. We hebben ons ingespannen om de nodige maatregelen en protocollen te implementeren die de gezondheid en veiligheid van onze havenarbeiders waarborgden.

Deze samenwerking tussen de vakbond, werkgevers en preventiediensten was essentieel om de risico's te beperken en de continuïteit te waarborgen. De vastberadenheid en het doorzettingsvermogen van onze havenarbeiders verdienen erkenning en waardering. Ze hebben een cruciale rol gespeeld.

Voortdurende inspanning voor veiligheid en competenties

Tijdens de coronapandemie zijn de aanwervingen en opleidingen van nieuwe havenarbeiders gedurende geruime tijd stilgelegd, wat heeft geleid tot een achterstand in het voldoen aan de behoefte aan erkende havenarbeiders. Tot op de dag van vandaag zijn we nog steeds bezig met het inhalen van deze tekorten, wat aanzienlijke druk legt op onze opleidingscentra, zowel in Antwerpen als in Zeebrugge.

In Antwerpen alleen hebben we de afgelopen twee jaar meer dan 1500 nieuwe havenarbeiders opgeleid in diverse beroeps categorieën. Ons opleidingscentrum Ocha, dat sinds 1980 bestaat, is voortdurend uitgebreid. Dit is noodzakelijk omdat havenarbeid, ondanks alle veiligheidsmaatregelen en voortschrijdende mechanisering, nog steeds als een gevaarlijk beroep wordt beschouwd en blijft.

De veiligheid van onze havenarbeiders heeft altijd de hoogste prioriteit gehad. We erkennen dat een grondige en voortdurende opleiding essentieel is om ervoor te zorgen dat zij over de benodigde kennis en vaardigheden beschikken om hun taken veilig en efficiënt uit te voeren. Onze opleidingscentra hebben zich aangepast aan de steeds evoluerende behoeften van de havenindustrie, waarbij we de nieuwste technologieën en veiligheidsnormen integreren in onze opleidingen.

Internationale betrokkenheid verankeren

Als vakgroep hechten we veel belang aan onze internationale werking en streven we ernaar om nauw betrokken te zijn bij zowel de Europese Transportarbeiders Federatie (ETF) als de Internationale Transportarbeiders Federatie (ITF). Deze betrokkenheid is van essentieel belang vanwege de aard van de havenactiviteiten, die een uitermate internationale bedrijvigheid vormen.

Een van de belangrijkste redenen waarom we ons inzetten voor internationale samenwerking is het delen van kennis en ervaring met betrekking tot belangrijke thema's zoals veiligheid, digitalisering en het vergelijken van statuten die in

verschillende landen worden gebruikt. Als vakgroep begrijpen we dat de uitdagingen en ontwikkelingen in de haven niet beperkt blijven tot nationale grenzen, en dat samenwerking op internationaal niveau van cruciaal belang is om de belangen van onze havenarbeiders te behartigen.

Verschillende vertegenwoordigers van BTB Haven zetten zich actief in binnen de ETF en ITF. In de afgelopen congresperiode hebben we verkozen mandaten verworven in de hoogste structuren van de Dockers Section, zowel bij ETF als ITF.

Door actief deel te nemen aan internationale fora kunnen we leren van andere landen en organisaties, best practices uitwisselen en gezamenlijke strategieën ontwikkelen om de veiligheid, de rechten en het welzijn van havenarbeiders wereldwijd te bevorderen.

Blik vooruit

In het verleden hebben we bewezen - en we zullen dit in de toekomst blijven bewijzen - dat BTB altijd de leiding heeft genomen in het verdedigen van onze rechten en arbeidssystemen, samen met onze havenarbeiders, bestuursleden, bestendig afgevaardigden en natuurlijk onze medewerkers. We hebben laten zien dat we vastberaden zijn en opkomen voor onze belangen. We zullen de komende vijf jaar even succesvol zijn als in het verleden. Samen zullen we blijven strijden voor de rechten en de waardigheid van onze havenarbeiders.



BTB Maritiem

Vastberadenheid om verandering te weeg te brengen



De maritieme sector is van vitaal belang voor de wereldeconomie en speelt een cruciale rol in het faciliteren van internationale handel en transport. In de afgelopen vijf jaar hebben we een periode van aanzienlijke veranderingen en innovaties gezien, gedreven door technologische vooruitgang, economische verschuivingen en milieubewustzijn. Een op eerste zicht onschuldige incident in het Suezkanaal zette de logistieke wereld op zijn kop voor een lange tijd. Alsof de pandemie nog niet genoeg had aangericht. Ondanks de uitdagingen en verstoringen blijven we ons vastberaden en veerkrachtig inzetten voor eerlijke lonen, goede werkomstandigheden en het bestrijden van oneerlijke concurrentie. Met een uitstekende dienstverlening en topmilitanten.

Onder de brede maritieme sector vallen diverse divisies, waaronder de visserij, koopvaardij, baggersector, binnenscheepvaart, sleepvaart, passagiersvaart en kanaal- en rivierarbeiders. In dit verslag werpen we een blik op de afgelopen congresperiode en staan we stil bij de gezamenlijke prestaties die we hebben geleverd.

Zeevisserij: transformaties op maat van de Belgische vissers

De visserijsector heeft, net als de havensector, een pool van zeevissers en vislossers-sorteerders. Het verschil is echter dat de instroom naar maritieme beroepen minder vlot verloopt vanwege de atypische aard ervan. Binnen het sociaal fonds van de visserij, waarvan we deel uitmaken van de raad van bestuur, hebben we de afgelopen jaren tal van promotiecampagnes gelanceerd, waaronder een televisiecampagne zoals 'Eén jaar op zee', die in april van 2023 op één werd uitgezonden. Dit zal voor een betere instroom van nieuwe mensen moeten zorgen.

We hebben ook gewerkt aan het verbeteren van de veiligheidsaspecten. BTB Maritiem heeft tijdens haar voorzitterschap van het Zeevissersfonds de app 'PREVIS' voorgesteld, die ook daadwerkelijk is ontwikkeld. Bijna elke visser heeft deze veiligheidsapp op zijn smartphone staan, en we hebben ervoor gezorgd dat er ook een iPad met deze app aan boord is van elk Belgisch vissersvaartuig. Daarnaast hebben we een unieke vaarsimulator voor de visserij ontwikkeld, waarmee we de stabiliteit kunnen simuleren en trainen. Hierdoor hopen we het aantal kapseisongevallen drastisch te verminderen. In deze congresperiode hebben we ook de verloning kunnen verbeteren, onder andere door verhoging van de tweede pensioenpijler, coronapremies ... Dit alles met de fantastische hulp van de collega's uit West-Vlaanderen.





Binnenvaart: hogere lonen en sociale vooruitgang

De binnenvaartsector heeft te kampen met een groot tekort aan schippers en stuurmannen, wat heeft geleid tot aantrekkelijke lonen voor de ervaren professionals. Deze dagen verdienen ervaren schippers goed hun brood. Bovendien zijn we erin geslaagd om een verhoging van de groepsverzekering te onderhandelen, wat de sociale zekerheid van de werknemers in de sector verder heeft versterkt.

Tijdens de pandemie hebben we ervoor gezorgd dat werknemers in de sector een toeslag ontvingen voor economische werkloosheid, die door ons werd uitbetaald. Hierdoor hebben we veel nieuwe leden kunnen registreren. Als voorzitter van het Sociaal Fonds voor de Binnenvaart (FRB) hebben we ook een geheel nieuwe website ontwikkeld die zowel werkgevers als werknemers overzichtelijk informeert. Het FRB is uitgegroeid tot het centrale contactpunt voor de sector.

We zijn er trots op dat we tijdens de coronacrisis de passagiersvaart, inclusief de bootjes in Gent en Brugge, massaal hebben kunnen aansluiten. Dit werd mogelijk gemaakt door onze inspanningen en lokale bezoeken en ook dankzij de maatregelen rond toeslagen bij economische werkloosheid.

Wat betreft het sociale aspect hebben we actie ondernomen door het Schippersbal nieuw leven in te blazen. Dit evenement heeft als doel de gemeenschap bijeen te brengen en met de opbrengst financiële steun te bieden aan de vriendenkring van De Mick - een echte win-win situatie.

Tot slot: de succesvolle DeWaterbus, een innovatieve vorm van openbaar vervoer dat aanzienlijk is gegroeid tijdens deze congresperiode. Het speelt een belangrijke rol in het bevorderen van duurzame mobiliteit en het verminderen van verkeerscongestie in die regio. We zijn erin geslaagd om een syndicale werking binnen het bedrijf op te starten en verder uit te bouwen.

Koopvaardij en baggersector: inzet en ondersteuning tijdens uitdagende tijden

We zijn trots om te melden dat we deze congresperiode een gestage stijging hebben bereikt in het aantal maritieme leden, waarbij we de neerwaartse trend van het verleden hebben weten om te buigen. Als BTB Maritiem vertegenwoordigen wij maar liefst 85 procent van de zeevarenden in de sector, en dit succes hebben we zeker niet alleen behaald. We hebben als beheerder van de sociale fondsen en met ons zeer kundig team met grote fiscale kennis honderden nieuwe zeelieden geholpen bij hun belastingaangiften. Het bood een ideale opportuniteit om deze unieke dienstverlening te bestendigen in nieuwe lidmaatschappen.

De coronapandemie heeft ons ook enigszins geholpen. Als BTB hebben we ervoor gezorgd dat alle zeevarenden recht hadden op wachtgeld, ongeacht of hun compensatieverlof al dan niet was opgenomen. Dit heeft ertoe geleid dat veel zeelieden uit de baggersector, die nog geen lid waren, alsnog lid zijn geworden om gebruik te kunnen maken van onze uitbetalingsinstelling en wachtgeldendienst. In het begin van de coronaperiode hebben we de overheid ervan kunnen overtuigen dat deze uitzonderingsmaatregel noodzakelijk was.

Bij baggerbedrijf DEME hebben we het geluk drie uitstekende délégués te hebben die fantastisch werk verrichten. Vanwege hun werkzaamheden die meestal aan de andere kant van de wereld plaatsvinden, verloopt veel van onze communicatie digitaal. Gelukkig kunnen we dankzij moderne technologieën zoals e-mail en andere digitale kanalen efficiënt communiceren en zo goed voor onze leden zorgen.

Binnen de koopvaardij hebben we ook twee ITF-inspecteurs die samen met ons hebben bijgedragen aan een verdubbeling van het aantal schepen dat onder een ITF-contract valt in deze periode. Normaal gesproken houden zij zich bezig met het controleren van de loon- en arbeidsomstandigheden van zeelieden, het zorgen voor de uitbetaling van achterstallige lonen en meer.

Tijdens de pandemie zijn zeelieden een van de zwaarst getroffen groepen geweest, met contracten die maandenlang werden verlengd, beperkte vluchtmogelijkheden en verboden om van boord te gaan. Gedurende die jaren hebben onze inspecteurs er alles aan gedaan om zeelieden van boord te krijgen, zelfs door vluchten te regelen wanneer rederijen gemakshalve excuses gebruikten om geen aflossingen te hoeven doen. De periode van de coronapandemie heeft de noodzaak van ITF en haar inspecteurs zeer duidelijk gemaakt. Namens de zeelieden willen we hen daarvoor hartelijk bedanken.

Als voorzitter van het AHH IZA Internationaal Zeemanshuis Antwerpen hebben we samen met welzijnsorganisaties een groot aantal zeelieden opgevangen in ons hotel. Bovendien hebben we een uniek initiatief gelanceerd, namelijk een rijdende winkel genaamd 'Rolling Store'. Deze winkel rijdt langs de kade en tot aan de schepen, zodat zeelieden die niet verder mochten dan de kade toch toegang hadden tot essentiële voorzieningen. Dit initiatief is tot stand gekomen dankzij de samenwerking met verschillende organisaties en heeft een waardevolle bijdrage geleverd aan het welzijn van de zeelieden.

Door proactief mee te denken en hoogwaardige dienstverlening aan onze leden te bieden, bewijzen we bij BTB dat groei nog steeds mogelijk is. Dit hebben we overigens in al onze afdelingen aangetoond, of het nu gaat om wegvervoer, havens of de maritieme sector zelf.

De sleepvaart: grensoverschrijdende samenwerkingen zorgen voor verandering

De sleepvaart heeft een aanzienlijk deel van onze activiteiten tijdens deze congresperiode in beslag genomen. De Unie van Reddings- en Sleepdiensten (URS) heeft de afgelopen jaren maar liefst vier eigenaarswisselingen ondergaan, wat zeker geen positieve ontwikkeling is. We werden geconfronteerd met een nieuwe speler op de markt, MEDTUG, de sleepfirma van MSC, die op een bepaald moment plotseling verscheen. Gelukkig hebben we dankzij gezamenlijke acties en druk uitgeoefend op bedrijven, het havenbestuur, de sociale inspectie en onze internationale contacten kunnen bewerkstelligen dat de nieuwe speler heeft ingezien dat werken buiten de sectorale cao niet wenselijk is.

Onze oprechte dank gaat uit naar de collega's van het wegvervoer en de haven, die samen met ons actie hebben gevoerd bij het havenhuis. Ook de voorzitter van ITF heeft de nodige telefoontjes met de top van het bedrijf gepleegd. Daarnaast willen we onze URS-délégués bedanken voor hun onschatbare medewerking en steun. Het resultaat hiervan is dat BOLUDA (URS) momenteel weer 80% van de markt in Antwerpen in handen heeft. Echter, we zijn er nog niet. Er zijn nog steeds bedrijven die de wet ontduiken, waaronder Antwerp Towage. We blijven strijden totdat ook zij zich aan de regels houden of vertrekken.

Op internationaal niveau zijn we als BTB zeer actief, en dat behoeft geen verdere uitleg. Het is voor de transportsector ook de enige manier om goede loon- en arbeidsvoorwaarden af te dwingen. Beslissingen in de sleepvaart worden genomen in Spanje, omdat BOLUDA een Spaans familiebedrijf is. De bemanningsregelgeving is mondiaal geregeld, terwijl voor de binnenvaart

Europese wetgeving wordt omgezet naar nationale wetgeving.

Daarom moeten we proberen verbeteringen aan te brengen aan de bron, om zo mede de toekomst van onze samenleving vorm te geven. Na het tragische ongeval met een sleepboot in Canada, waarbij twee van hun bemanningsleden verdrongen, heeft ITF een campagne gelanceerd om de 'Race to the Bottom' te stoppen. Het is betreurenswaardig dat er altijd eerst slachtoffers moeten vallen voordat er actie wordt ondernomen door verschillende overheden! Desalniettemin slaat deze campagne aan en worden multinationals en overheden ermee geconfronteerd.

We zijn ervan overtuigd dat de haven-sleepvaart wereldwijd de cruciale schakel kan zijn om onze krachten te bundelen. Zonder sleepvaart valt de wereldhandel stil, komen de megaschepen niet in de havens, niet door het Suezkanaal noch door het Panamakanaal! De wereldwijde solidariteit en samenwerking in deze sector is dan ook geleidelijk aan het groeien. Wat een goede zaak is voor de toekomstige samenleving.

Tot slot nog...

Op dit moment zijn we tevens bezig met het herzien van de poolwetgeving, zodat onze zeelieden dezelfde rechten krijgen als alle andere werknemers in ons land. Daarnaast wordt ook de bemanningsregelgeving voor de binnenvaart omgezet op Europees niveau. Aangezien binnenschepen in de loop der jaren steeds groter zijn geworden, doen we er alles aan om het minimumaantal bemanningsleden te verhogen. Het is van essentieel belang dat dit goed wordt opgevolgd, aangezien dit de bemanningswetgeving is die van toepassing zal zijn op de komende generatie. Er worden digitale tools ontwikkeld om een beter overzicht te krijgen van de arbeids- en rusttijden van het personeel in de binnenvaart, en dit op Europees niveau.

Misbruik van de sociale wetgeving door landen zoals Cyprus, Malta en Madeira wordt aangevochten en aangeklaagd bij verschillende Europese instanties. Als BTB zullen we blijven strijden tegen alle vormen van onrecht, zowel op nationaal als Europees niveau. Bovendien steunt BTB ITF in al haar mondiale acties tegen sociale dumping!

Met dit overzicht heeft u kunnen zien waarmee wij ons hebben beziggehouden en hoe wij vorm geven aan de toekomst. Ons streven is om tien jaar vooruit te kijken, te analyseren wat er verbeterd moet worden en te handelen vanuit de werkvloer. Met deze visie in gedachten en de vastberadenheid om verandering teweeg te brengen, gaan wij vol vertrouwen de komende jaren tegemoet. Samen kunnen we een betere toekomst creëren voor de fantastische maritieme sector.





Let's
TEAM
UP
for
Fair Transport