

Ministère des Transports et de la Mer

Direction des Transports Terrestres
244 Bd Saint Germain - 75007 Paris
Tél : 45 49 61 62

Observatoire
Economique et Statistique
des Transports
55 rue Brillat Savarin - 75013 Paris
Tél. : 45 89 89 27

Marché n° 87 01 062T

REGLEMENTATION DU TRAVAIL DES CONDUCTEURS ROUTIERS EN EUROPE

— ANNEXE 1

Traduction des textes législatifs, réglementaires
et des conventions collectives

Belgique

Espagne

Grande Bretagne

Italie

Pays Bas

République Fédérale d'Allemagne

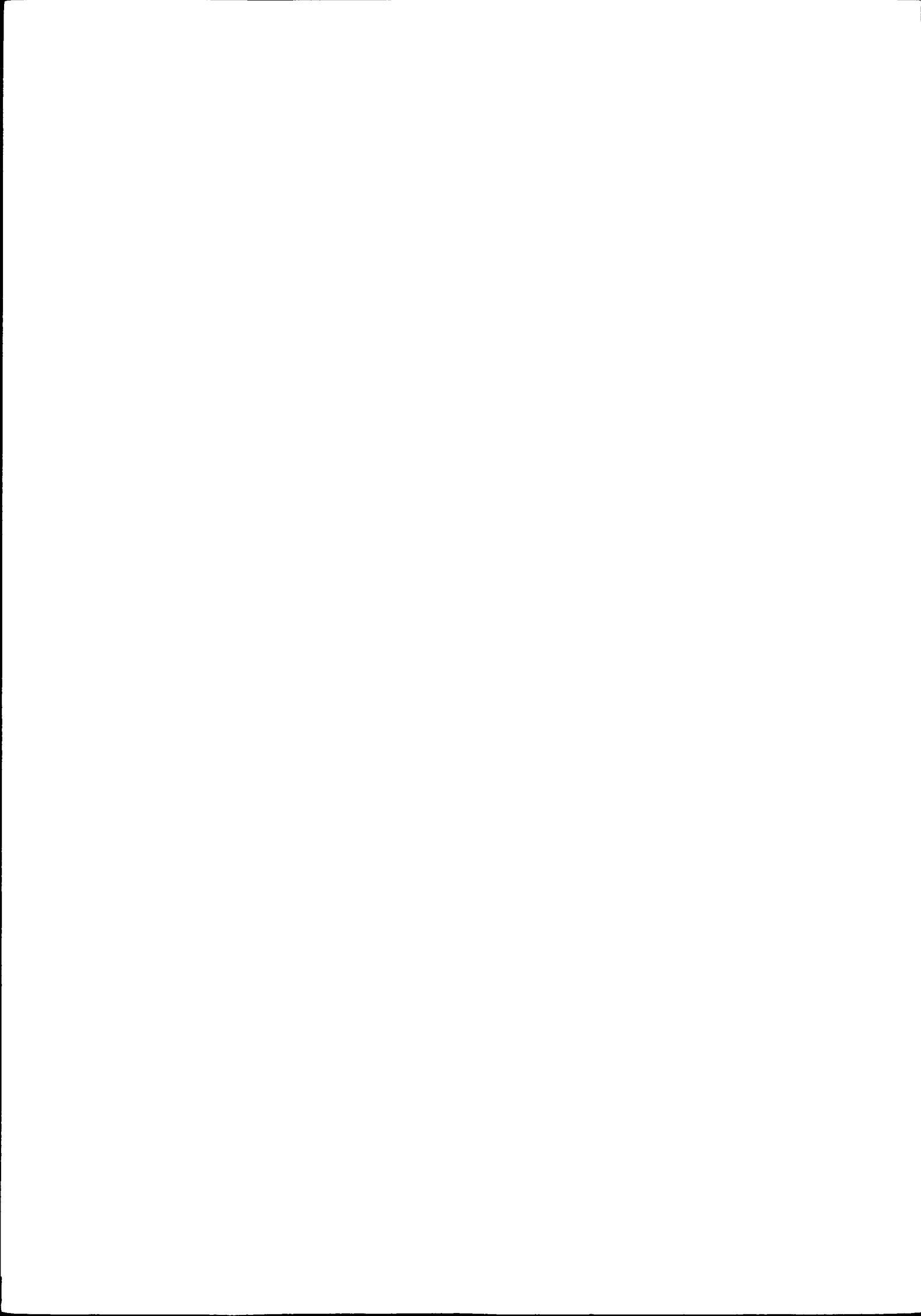
Septembre 1988

les traductions et les synthèses
ont été réalisées par

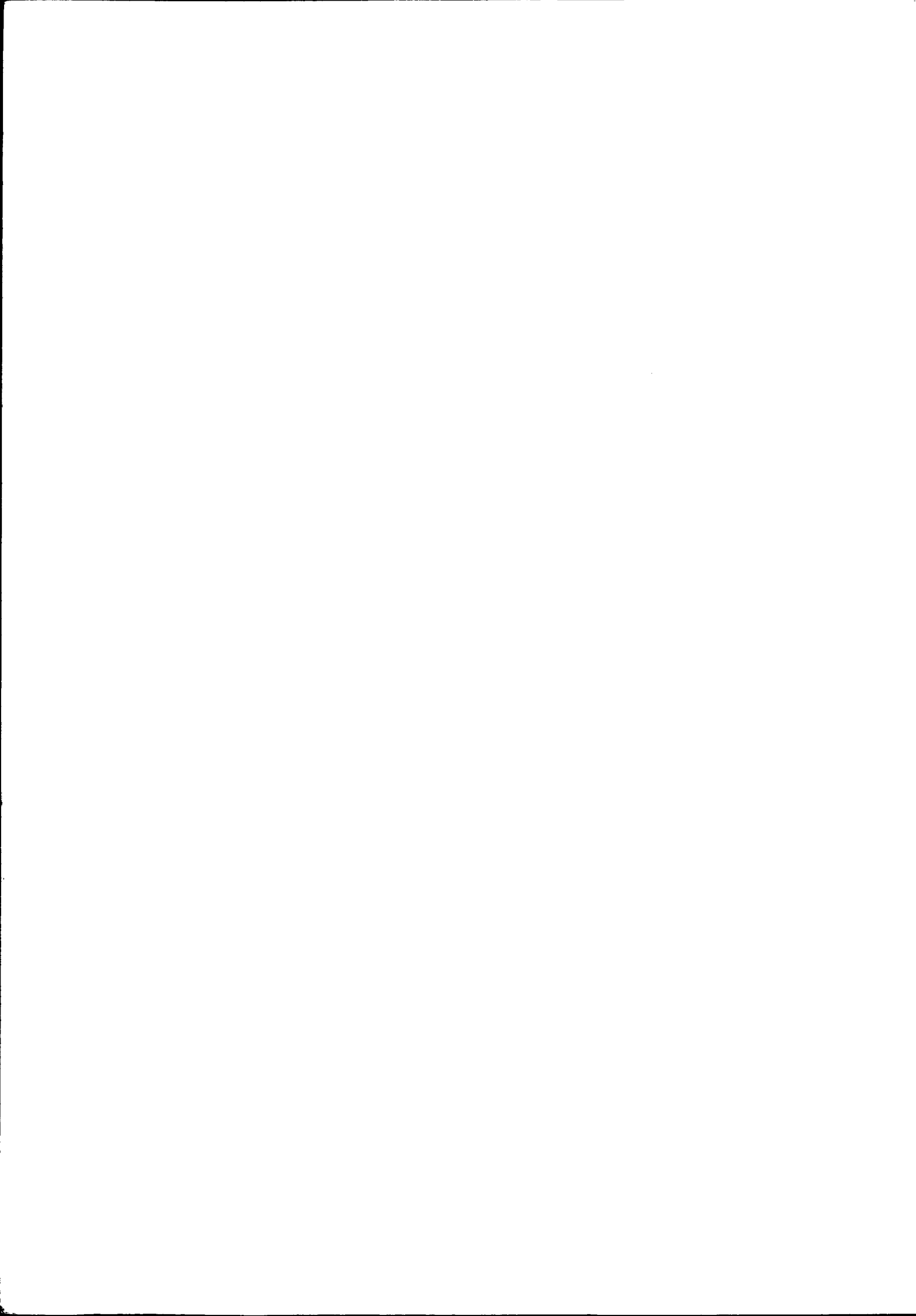
Jean Marie GUGENHEIM
Paul MORSINK
Christophe POUTHIER



Transports Etudes Recherches
8, Rue de Richelieu
75001 Paris
Tél : 42 96 88 29



BELGIQUE



SOMMAIRE :**Transports routiers :**

- .Arrêté Royal du 13 mai 1987 portant exécution du Règlement CEE 3820/85 et du Règlement CEE 3821/85 du 20 décembre 1985** 4
- .Arrêté Royal modifiant l'arrêté royal du 13 juillet 1984 portant exécution du règlement 1463/70 introduisant un appareil de contrôle** 9
- .Loi du 17 mars 1987 relative à l'introduction de nouveaux régimes de travail dans les entreprises** 16

Transports routiers de marchandises :

- .Convention collective de travail du 24 avril 1969
Garantie de paiement de dix jours fériés par année
(Arrêté Royal du 8 décembre 1969)** 21
- .Convention collective de travail du 24 avril 1969
Remboursement des frais afférents à l'obtention du permis de conduire
(Arrêté Royal du 12 juin 1969)** 22
- .Convention collective de travail du 26 juin 1974
Congé à l'occasion d'événements particuliers
(Arrêté Royal du 12 novembre 1974)** 23
- .Convention collective du travail du 6 octobre 1975
Fixation de l'intervention des employeurs dans les frais de transport des ouvriers et ouvrières
(Arrêté Royal 17 février 1976)** 25
- .Convention collective du travail du 18 novembre 1976
Statut des délégations syndicales
(Arrêté Royal 2 juin 1977)** 27
- .Convention collective du travail du 7 septembre 1978
Absences justifiées pour raisons familiales
(Arrêté Royal 17 janvier 1979)** 31

.Convention collective du travail du 9 février 1984	32
Salaires minimum	
.Convention collective du travail du 25 janvier 1985	35
Conditions de travail des membres d'équipage	
.Convention collective du travail du 25 janvier 1985	48
Allocation sociale supplémentaire annuelle et prime de fin d'année (Arrêté Royal 18 avril 1985)	
.Convention collective du travail du 25 janvier 1985	49
Fonds social pour le transport de choses (Arrêté Royal 18 avril 1985)	
.Arrêté Royal du 25 avril 1986	50
Durée de travail de certains ouvriers occupés dans les entreprises de transport	
.Convention collective du travail du 25 juillet 1986	52
Indemnités de séjour et de rafraîchissement (Arrêté Royal 10 octobre 1986)	
.Convention collective du travail du 31 mars 1987	54
Modification du montant des indemnités de séjour et de rafraîchissement (Arrêté Royal 9 septembre 1987)	
.Convention collective du travail du 2 juin 1987	55
Nouveaux régimes de travail (Arrêté Royal 18 juin 1987)	
<u>Transports routiers de voyageurs</u>	
.Guide récapitulatif des conventions collectives applicables	60
aux transports routiers de voyageurs	
.Convention collective du travail du 28 février 1977	101
Statut des délégations syndicales dans les entreprises de services publics et services spéciaux d'autobus et de services d'autocars (Arrêté Royal 9 septembre 1987)	

KONINKRIJK BELGIE

074818 | 29-9-85

AFF.

ROYAUME DE BELGIQUE

MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN

MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS

Koninklijk besluit houdende uitvoering van Verordening (E.E.G.) nr. 3820/85 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 december 1985 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer.

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,

Aan allen, die nu zijn, en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, ondertekend te Rome op 25 maart 1957 en goedgekeurd door de wet van 2 december 1957 ;

Gelet op het Verdrag tot instelling van één Raad en één Commissie welke de Europese Gemeenschappen gemeen hebben, ondertekend te Brussel op 8 april 1965 en goedgekeurd door de wet van 13 mei 1966 ;

Gelet op de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg ;

Gelet op de Verordening (E.E.G.) nr. 3820/85 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 december 1985 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer ;

Gelet op het advies van de Commissie van de Europese Economische Gemeenschap ;

Gelet op het advies van de Raad van State ;

Arrêté royal portant exécution du Règlement (C.E.E.) n° 3820/85 du Conseil des Communautés européennes du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route.

BAUDOIN, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Vu le Traité instituant la Communauté économique européenne signé à Rome le 25 mars 1957 et approuvé par la loi du 2 décembre 1957 ;

Vu le Traité instituant un Conseil unique et une Commission unique des Communautés européennes, signé à Bruxelles le 8 avril 1965 et approuvé par la loi du 13 mai 1966 ;

Vu la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par route, par chemin de fer et par voie navigable ;

Vu le Règlement (C.E.E.) n° 3820/85 du Conseil des Communautés européennes du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route ;

Vu l'avis de la Commission de la Communauté économique européenne ;

Vu l'avis du Conseil d'Etat ;

T.E.R.

- 2 -

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen en op advies van Onze in Raad vergaderde Ministers :

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil :

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

NOUS AVONS ARRETE ET ARRETONS :

Artikel 1.- Worden door België erkend :

Artikel 1er.- Sont reconnus par la Belgique :

1. als getuigschrift van vakbekwaamheid bedoeld in § 1 van artikel 5 van voormelde Verordening (EEG) nr 3820/85 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 december 1985 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer :

1. comme certificats d'aptitude professionnelle visés au § 1er de l'article 5 du règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil des Communautés européennes du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route :

a) de rijbewijzen afgeleverd door de militaire overheid voor het besturen van voertuigen die overeenstemmen met categorie C of D van de rijbewijzen ;

a) les permis délivrés par l'autorité militaire pour la conduite des véhicules correspondant à la catégorie C ou D des permis de conduire ;

b) de getuigschriften van vakbekwaamheid afgeleverd door de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer aangeduid door de Minister van Verkeerswezen ;

b) les certificats d'aptitude professionnelle délivrés par les sociétés de transport en commun désignées par le Ministre des Communications ;

2. als getuigschriften van vakbekwaamheid bedoeld in § 2 van artikel 5 van voormelde verordening :

2. comme certificats d'aptitude professionnelle visés au § 2 de l'article 5 du règlement précité :

a) de rijbewijzen afgeleverd door de militaire overheid voor het besturen van voertuigen die overeenstemmen met categorie D van de rijbewijzen ;

a) les permis délivrés par l'autorité militaire pour la conduite des véhicules correspondant à la catégorie D des permis de conduire ;

b) de getuigschriften van vakbekwaamheid afgeleverd door de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer aangeduid door de Minister van Verkeerswezen.

b) les certificats d'aptitude professionnelle délivrés par les sociétés de transport en commun désignées par le Ministre des Communications.

Art. 2.- Zijn van toepassing in België de afwijkingen voorzien bij volgende artikelen van de Verordening (EEG) nr 3820/85 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 december 1985 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer :

Art. 2.- Sont applicables en Belgique les dérogations prévues aux articles cités ci-après du Règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil des Communautés européennes du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route :

- 3 -

- a) artikel 6, § 1, laatste lid ;
- b) artikel 7, § 3 ;
- c) artikel 13, § 1, uitgezonderd punt h ;
- d) artikel 13, § 2.

- a) article 6, § 1, dernière alinéa ;
- b) article 7, § 3 ;
- c) article 13, § 1, excepté le point h ;
- d) article 13, § 2.

Island

Art. 3. - Artikel 2 van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg is van toepassing bij overtreding van de bepalingen van voormelde Verordening en van dit besluit.

Art. 3. - L'article 2 de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par route, par chemin de fer et par voie navigable est applicable en cas d'infraction aux dispositions du Règlement précité ainsi qu'à celles du présent arrêté.

De overtredingen vastgesteld in België zijn er strafbaar, zelfs al werden zij , gaan op het grondgebied van een andere Lid-Staat van de Europese Economische Gemeenschap door in het Rijk verblijfhoudende personen.

Les infractions constatées en Belgique, y sont punissables même lorsqu'elles ont été commises sur le territoire d'un autre Etat membre de la Communauté économique européenne, par des personnes résidant dans le Royaume.

Art. 4. - Met het opsporen van de in artikel 2 bedoelde overtredingen, overeenkomstig de artikelen 3 en 4 van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg worden belast :

Art. 4. - Sont chargés de rechercher les infractions visées à l'article 2, conformément aux articles 3 et 4 de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par route, par chemin de fer et par voie navigable :

1. het personeel van de Rijkswacht ;
2. de ambtenaren en agenten van de plaatselijke politie ;
3. de ambtenaren en beambten van het Bestuur van het Vervoer, die met een mandaat van gerechtelijke politie belast zijn ;
4. de ambtenaren en beambten van het Hoog Comité van Toezicht, die met een mandaat van gerechtelijke politie belast zijn ;
5. de ingenieurs en conducteurs van Bruggen en Wegen en de ambtenaren en beambten in actieve dienst der provinciale wegdiensten, behalve het kantoorpersoneel ;

1. le personnel du Corps de la Gendarmerie ;
2. les fonctionnaires et agents de la police locale ;
3. les fonctionnaires et agents de l'Administration des Transports investis d'un mandat de police judiciaire ;
4. les fonctionnaires et agents du Comité Supérieur de contrôle, investis d'un mandat de police judiciaire ;
5. les ingénieurs et conducteurs des Ponts et Chaussées et les fonctionnaires et agents des services voyers provinciaux en service actif, autres que les employés de bureau ;

- 4 -

6. de kantonniërs en ander voor het toezicht op de openbare weg aangestelde personeel ;
7. het douanepersoneel bij de uitoefening van zijn dienst ;
8. de sociale inspecteurs en controleurs van het Ministerie van Tewerkstelling en Arbeid.

6. les cantonniers et autres agents préposés à la surveillance de la voie publique ;
7. les agents des douanes dans l'exercice de leurs fonctions ;
8. les inspecteurs et contrôleurs sociaux du Ministère de l'Emploi et du Travail.

Art. 5. - Wanneer het vervoer bedoeld in voormelde Verordening onderworpen is aan een vergunning, en wanneer de houder of de persoon belast met het dagelijks beheer van de rechtspersoon, houder van die vergunning, werd veroordeeld door een in kracht van gewijsde gegane gerechtelijke beslissing wegens overtreding van de bepalingen van dezelfde Verordening, kan de vergunning tijdelijke of definitief worden ingetrokken onder de voorwaarden en volgens de procedure bedoeld :

1. wat het bezoldigd vervoer van personen betreft :

in artikel 22 van de besluitwet van 30 december 1946 betreffende het bezoldigd vervoer van personen over de weg met autobussen en met autocars en in de artikelen 19 en 20 van het reglement gevoegd bij het besluit van de Regent van 20 september 1947 houdende algemene voorwaarden betreffende de openbare autobusdiensten, de tijdelijke autobusdiensten, de bijzondere autobusdiensten en de autocardiensten ;

2. wat het vervoer van zaken tegen vergoeding betreft :

in artikel 5 van de wet van 1 augustus 1960 betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding in de artikelen 10 § 1, 26 § 1, 42 § 1 en 66 van het koninklijk besluit van 9 september 1967 houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding.

Art. 5. - Lorsque les transports visés au Règlement précité sont soumis à une autorisation, celle-ci peut, lorsque son titulaire ou la personne chargée de la gestion journalière de la personne morale titulaire a été condamné par décision judiciaire ayant force de chose jugée pour une infraction aux dispositions du même Règlement, être retirée temporairement ou définitivement dans les conditions et suivant la procédure visées :

1. pour ce qui concerne les transports rémunérés de personnes :

à l'article 22 de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 relatif aux transports rémunérés de voyageurs par route effectués par autobus et par autocars et aux articles 19 et 20 du règlement annexé à l'arrêté du Régent du 20 septembre 1947 déterminant les conditions générales relatives aux services publics d'autobus, aux services d'autobus temporaires, aux services spéciaux d'autobus et aux services d'autocars ;

2. pour ce qui concerne les transports rémunérés de chose :

à l'article 5 de la loi du 1er août 1960 relative au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles et aux articles 10 § 1er, 26 § 1er, 42 § 1er et 66 de l'arrêté royal du 9 septembre 1967 portant règlement général relatif au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles.

- 5 -

Art. 6.- Worden opgeheven :

1. het koninklijk besluit van 23 maart 1970 houdende uitvoering van Verordening (EEG) nr 543/69 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 maart 1969 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, gewijzigd bij koninklijk besluit van 14 januari 1971, het koninklijk besluit van 24 september 1971 en het koninklijk besluit van 7 mei 1973 ;
2. het ministerieel besluit van 8 mei 1973 tot uitvoering van artikel 2 ter, 3° van het koninklijk besluit van 23 maart 1970 houdende uitvoering van Verordening (EEG) nr 543/69 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 maart 1969 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, gewijzigd bij koninklijk besluit van 7 mei 1973.

Art. 7.- Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het Belgisch Staatsblad is bekend gemaakt.

Art. 8.- Onze Minister van Verkeerswezen is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te

Van Koningswege :

De Minister van Verkeerswezen
en Buitenlandse Handel,

Art. 6.- Sont abrogés :

1. l'arrêté royal du 23 mars 1970 portant exécution du Règlement (CEE) n° 543/69 du Conseil des Communautés européennes du 25 mars 1969 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route modifié par l'arrêté royal du 14 janvier 1971, l'arrêté royal du 24 septembre 1971 et l'arrêté royal du 7 mai 1973 ;
2. l'arrêté ministériel du 8 mai 1973, d'exécution de l'article 2ter, 3°, de l'arrêté royal du 23 mars 1970 portant exécution du Règlement (CEE) n° 543/69 du Conseil des Communautés européennes du 25 mars 1969 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route, modifié par l'arrêté royal du 7 mai 1973.

Art. 7.- Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication en Moniteur belge.

Art. 8.- Notre Ministre des Communications est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à

Par le Roi :

Le Ministre des Communications
et du Commerce extérieur,

Herman DE CROO.

KONINKRIJK BELGIE

MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN
EN MINISTERIE VAN ECONOMISCHE ZAKEN

Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 13 juli 1984 houdende uitvoering van de Verordening EEG (nr. 1463/70 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 juli 1970 betreffende de invoering van een controleapparaat bij het wegvervoer.

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, ondertekend te Rome op 25 maart 1957 en goedgekeurd door de wet van 2 december 1957;

Gelet op de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg;

Gelet op de wet van 16 juni 1970 betreffende de meeteenheden, de meetstandaarden en de meetwerktuigen, inzonderheid op de artikelen 12 en 15;

Gelet op de verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 december 1985 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer;

ROYAUME DE BELGIQUE

MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS
ET MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES

Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 13 juillet 1984 portant exécution du règlement (CEE) n° 1463/70 du Conseil des Communautés européennes du 20 juillet 1970 concernant l'introduction d'un appareil de contrôle dans le domaine des transports par route.

BAUDOIN, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Vu le Traité instituant la Communauté économique européenne, signé à Rome le 25 mars 1957 et approuvé par la loi du 2 décembre 1957;

Vu la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable;

Vu la loi du 16 juin 1970 sur les unités, étalons et instruments de mesure, notamment les articles 12 et 15;

Vu le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil des Communautés européennes du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route;

Gelet op de verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer;

Gelet op het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de motorvoertuigen en hun aanhangwagens moeten voldoen;

Gelet op het koninklijk besluit van 13 juli 1984 houdende uitvoering van de verordening (EEG) nr. 1463/70 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 juli 1970 betreffende de invoering van een controleapparaat bij het wegvervoer;

Gelet op het advies van de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen en van Buitenlandse Handel, van Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken en op het advies van Onze in Raad vergaderde Ministers,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

Artikel 1.- Het opschrift van het koninklijk besluit van 13 juli 1984 houdende uitvoering van de verordening (EEG) nr. 1463/70 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 juli 1970 betreffende de invoering van een controleapparaat bij het wegvervoer wordt vervangen door volgende tekst: "Koninklijk besluit houdende uitvoering van de verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer".

Vu le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil des Communautés européennes du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;

Vu l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques;

Vu l'arrêté royal du 13 juillet 1984 portant exécution du règlement (CEE) n° 1463/70 du Conseil des Communautés européennes du 20 juillet 1970 concernant l'introduction d'un appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;

Vu l'avis du Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications et du Commerce Extérieur, de Notre Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

NOUS AVONS ARRETE ET ARRETONS :

Article 1er.- Le titre de l'arrêté royal du 13 juillet 1984 portant exécution du règlement (CEE) n° 1463/70 du Conseil des Communautés européennes du 20 juillet 1970 concernant l'introduction d'un appareil de contrôle dans le domaine des transports par route est remplacé par le texte suivant: "Arrêté royal portant exécution du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil des Communautés européennes du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route".

DE

AR.
Fon.
H.
N.
van
de
de
de
de

Art. 2.- Artikel 2, § 1, eerste alinea van hetzelfde besluit wordt vervangen door volgende tekst : "Voor de toepassing van hoofdstuk II van de verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer, hierna "de verordening" genoemd, wordt het verzoek om goedkeuring van een model van tachograaf of registratieblad door de fabrikant of zijn gevolmachtigde ingediend bij het Ministerie van Economische Zaken, Metrologische Dienst."

Art. 3.- Artikel 8 van hetzelfde koninklijk besluit wordt opgeheven.

Art. 4.- Bijlage 1 van hetzelfde koninklijk besluit wordt vervangen door volgende bepalingen :

"Bijlage 1

Voertuigen waarin de tachograaf niet moet gebruikt worden of waarin hij niet moet geïnstalleerd zijn :

A) Voertuigen gebruikt voor binnenlands of internationaal vervoer

1. voertuigen die bestemd zijn voor het goederenvervoer en waarvan het toegestane maximumgewicht, dat van de aanhangwagens of opleggers inbegrepen, niet meer dan 3,5 ton bedraagt;
2. voertuigen die bestemd zijn voor het personenvervoer en die volgens hun bouwtype en uitrusting ten hoogste negen personen, de bestuurders daaronder begrepen, kunnen vervoeren en die daartoe zijn bestemd;
3. voertuigen die bestemd zijn voor het :
 - a) geregeld personenvervoer waarvan de lengte van het traject niet groter is dan 50 kilometer;

Art. 2.- L'article 2, § 1er, 1er alinéa du même arrêté est remplacé par le texte suivant : "Pour l'application du chapitre II du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil des Communautés européennes du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et dénommé ci-après "le règlement", la demande d'homologation d'un modèle de tachygraphe ou de feuille d'enregistrement est introduite par le fabricant ou son mandataire auprès du Ministère des Affaires économiques, Service de la Métrologie."

Art. 3.- L'article 8 du même arrêté est abrogé.

Art. 4.- L'Annexe 1 au même arrêté est remplacée par les dispositions suivantes :

"Annexe 1

Véhicules dans lesquels le tachygraphe ne doit pas être utilisé ou dans lesquels il ne doit pas être installé :

A) Véhicules utilisés en transport national ou international

1. véhicules affectés aux transports de marchandises et dont le poids maximal autorisé y compris celui des remorques ou des semi-remorques ne dépasse pas 3,5 tonnes;
2. véhicules affectés aux transports de voyageurs qui, d'après leur type de construction et leur équipement, sont aptes à transporter neuf personnes au maximum, le conducteur compris, et sont destinés à cet effet;
3. véhicules affectés :
 - a) aux transports de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 km;

- b) internationaal geregeld personenvervoer, indien het begin- en eindpunt van de lijn zich bevinden binnen een straal van 50 km in vogelvlucht van een grens tussen twee Lid-Staten en indien het traject niet langer is dan 100 km;
- c) internationaal geregeld personenvervoer waarvan de lengte van het traject groter is dan 50 km. Deze vrijstelling geldt slechts tot 31 december 1989 en voor zover de betrokken voertuigen niet zijn uitgerust met een tachograaf;
4. voertuigen waarvan de toegestane maximumsnelheid niet meer dan 30 km per uur bedraagt;
5. voertuigen van of onder toezicht van strijdkrachten, bescherming burgerbevolking, brandweer en korpsen voor de handhaving van de openbare orde;
6. voertuigen van de rioleringsdiensten, de diensten ter bescherming tegen overstromingen, of van de diensten van de water-, gas- en elektriciteitsvoorziening, de gemeentereiniging, de vuilnisophaling, de telegraaf en telefoon, de postzendingen, de radio-omroep, de televisie en de opsporing van radio- en televisiezendingen en ontvangsttoestellen;
7. voertuigen die gebruikt worden in noodsituaties of voor reddingsoperaties;
8. speciaal voor medische doeleinden uitgeruste voertuigen;
9. voertuigen voor het vervoer van circus- of kermismateriaal;
- b) aux transports internationaux réguliers de voyageurs, dont les terminaux de la ligne se trouvent dans une distance de 50 kilomètres à vol d'oiseau d'une frontière entre deux Etats membres, et dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 100 kilomètres;
- c) aux transports internationaux réguliers de voyageurs dont le parcours de ligne dépasse 50 km. Cette exemption est seulement valable jusqu'au 31 décembre 1989 et pour autant que le véhicule ne soit pas équipé d'un tachygraphe;
4. véhicules dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 30 km/heure;
5. véhicules affectés aux services des forces armées, de la protection civile, des pompiers et des forces responsables du maintien de l'ordre public, ou placés sous le contrôle de ceux-ci;
6. véhicules affectés aux services des égouts, de la protection contre les inondations, de l'eau, du gaz, de l'électricité, de la voirie, de l'enlèvement des immondices, des télégraphes, des téléphones, des envois postaux, de la radio-diffusion, de la télévision et de la détection des émetteurs ou récepteurs de télévision ou de radio;
7. véhicules utilisés dans des états d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage;
8. véhicules spécialisés affectés à des tâches médicales;
9. véhicules transportant du matériel de cirque ou de fêtes foraines;

10. voertuigen die speciaal zijn uitgerust voor reparaties en wegslepen;
 11. voertuigen die op de weg worden beproefd met het oog op de technische ontwikkeling, reparatie of onderhoud, en nieuwe of vernieuwde voertuigen die nog niet in gebruik zijn genomen;
 12. voertuigen die worden gebruikt voor niet-commercieel goederenvervoer voor privédoeleinden;
 13. voertuigen voor het ophalen van melk op de boerderijen en het terugbrengen van melkbussen of zuivelprodukten voor de veevoeding naar de boerderijen;
 14. trekkers en andere machines die uitsluitend bestemd zijn voor plaatselijk bos- en landbouwwerken. Deze vrijstelling geldt slechts tot 31 december 1989;
 15. voertuigen die door de overheid worden gebruikt voor diensten die het beroepsvervoer niet beconcurreren. Deze vrijstelling geldt slechts tot 31 december 1989.
- B) Voertuigen uitsluitend gebruikt voor binnenlands vervoer
1. voertuigen bestemd voor het geregeld personenvervoer;
 2. voertuigen die voor personen vervoer zijn bestuurders en, gezien hun constructie en uitrusting, geschikt zijn voor het vervoer van ten hoogste 17 personen, met inbegrip van de bestuurder en daarvoor moeten dienen;
 3. voertuigen die door de overheid worden gebruikt voor taken van openbare dienst die beroepsvervoerders niet beconcurreren;
10. véhicules spécialisés de dépannage;
 11. véhicules subissant des tests sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien et véhicules neufs ou transformés non encore mis en circulation;
 12. véhicules utilisés pour des transports non commerciaux de biens dans des buts privés;
 13. véhicules utilisés pour la collecte du lait dans les fermes ou ramenant aux fermes des bidons à lait ou des produits laitiers destinés à l'alimentation du bétail;
 14. tracteurs et autres engins exclusivement affectés aux travaux agricoles et forestiers locaux. Cette exemption est seulement valable jusqu'au 31 décembre 1989;
 15. véhicules utilisés par les autorités publiques pour les services publics qui ne concurrencent pas les transports professionnels. Cette exemption est seulement valable jusqu'au 31 décembre 1989.
- B) Véhicules utilisés exclusivement en transport national
1. véhicules affectés aux transports réguliers de voyageurs;
 2. véhicules affectés aux transports de voyageurs qui, d'après leur type de construction et leur équipement, sont aptes à transporter 17 personnes au maximum, le conducteur compris, et sont destinés à cet effet;
 3. véhicules utilisés par les autorités publiques pour des services publics qui ne concurrencent pas les transporteurs professionnels;

4. voertuigen van landbouw-, tuinbouw-, bosbouw- of visserijbedrijven worden gebruikt voorritten binnen een straal van 50 km van de standplaats van het voertuig, met inbegrip van het grondgebied van gemeenten waarvan de kern binnen deze straal is gelegen;
 5. voertuigen voor het vervoer van niet voor menselijke consumptie bestemde geslachte dieren of slachtafvalLEN;
 6. voertuigen voor het vervoer van levende dieren van de boerderijen naar de plaatselijke markten en omgekeerd, of van de markten naar de plaatselijke slachthuizen;
 7. voertuigen voor gebruik als winkels op plaatselijke markten, voor de verkoop aan huis, voor ambulante werkzaamheden van banken, wisselkantoren of spaarbanken, voor de eredienst, voor het uitlenen van boeken, platen of cassettes, voor culturele manifestaties of voor tentoonstellingen en speciaal voor dergelijk gebruik uitgerust;
 8. voertuigen voor het vervoer van het materieel of de uitrusting die de bestuurder beroepshalve gebruikt, binnen een straal van 50 km van de standplaats van het voertuig, op voorwaarde dat dit vervoer niet de hoofdactiviteit van de bestuurder is;
 9. voor goederenvervoer gebruikte voertuigen die worden aangedreven met in het voertuig geproduceerd gas of met elektriciteit, of die zijn uitgerust met een vertragingsinrichting, mits deze voertuigen krachtens de wetgeving van de Lid-Staat van inschrijving gelijk worden gesteld met met benzine of dieselolie aangedreven voertuigen met een toegestaan maximumgewicht, met inbegrip van aanhangwagens of opleggers, van niet meer dan 3,5 ton;
4. véhicules utilisés pour des transports de marchandises par des entreprises agricoles, horticoles, forestières ou de pêche, dans un rayon de 50 km autour de leur lieu d'attache, y compris le territoire des communes dont le centre est situé dans ce rayon;
 5. véhicules transportant des carcasses ou des déchets d'animaux non destinés à la consommation humaine;
 6. véhicules utilisés pour le transport d'animaux vivants des fermes aux marchés locaux et vice-versa, ou des marchés aux abattoirs locaux;
 7. véhicules utilisés comme des boutiques pour la desserte des marchés locaux ou pour des opérations de vente de porte à porte ou utilisés pour des opérations ambulantes de banque, de change ou d'épargne, de l'exercice du culte, de prêts de livres, disques ou cassettes, de manifestations culturelles ou d'expositions, et spécialement équipés à ces fins;
 8. véhicules transportant du matériel ou de l'équipement, à utiliser dans l'exercice du métier de leur conducteur, dans un rayon de 50 km autour de leur lieu d'attache, à condition que la conduite du véhicule ne représente pas l'activité principale du conducteur;
 9. véhicules affectés aux transports de marchandises, propulsés par gaz produit sur le véhicule ou par électricité, ou équipés d'un ralentisseur, dans la mesure où ces véhicules, aux termes de la législation de l'Etat membre d'immatriculation, sont assimilés aux véhicules propulsés par moteur à essence ou gasoil, dont le poids maximal autorisé y compris celui des remorques ou des semi-remorques ne dépasse pas 3,5 tonnes;

10. voertuigen die worden gebruikt voor autorijlessen met het oog op het verkrijgen van een rijbewijs;

11. trekkers die uitsluitend worden gebruikt voor landbouw en bosbouw."

Art. 5.- Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het Belgisch Staatsblad is bekend gemaakt.

Art. 6.- Onze Minister van Verkeerswezen en Onze Minister van Economische Zaken, zijn ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te

VAN KONINGSWEGE :
De Minister van Verkeerswezen
en Buitenlandse Handel,

10. véhicules affectés aux cours de conduite automobile en vue de l'obtention d'un permis de conduire;

11. tracteurs exclusivement affectés à des travaux agricoles et forestiers."

Art. 5.- Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au Moniteur belge.

Art. 6.- Notre Ministre des Communications et Notre Ministre des Affaires économiques sont chargés, chacun pour ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à

PAR LE ROI :
Le Ministre des Communications
et du Commerce extérieur,

Herman DE CROO.

De Minister van Economische Zaken, -

Le Ministre des Affaires économiques,

Philippe MAYSTADT

17 MARS 1987

**Loi relative à l'introduction de nouveaux régimes de travail
dans les entreprises****BAUDOUIN, Roi des Belges,****A tous, présents et à venir, Salut.****Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :****CHAPITRE 1^{er}. — Nouveaux régimes de travail****Section 1^{re}. — Champ d'application**

Article 1^{er}, § 1^{er}. La présente loi s'applique aux employeurs et aux travailleurs désignés par une convention collective de travail conclue au sein du Conseil national du Travail concernant l'introduction de nouveaux régimes de travail dans les entreprises, en vue de permettre l'extension ou l'adaptation du temps d'exploitation de l'entreprise et de promouvoir l'emploi, selon les conditions et les modalités prévues par cette même convention collective de travail.

§ 2. A partir de l'entrée en vigueur de la présente loi, les employeurs visés au § 1^{er} ne peuvent plus recourir aux dispositions de l'arrêté royal n° 179 du 30 décembre 1982 relatif aux expériences d'aménagement du temps de travail dans les entreprises en vue d'une redistribution du travail disponible, étant entendu que les conventions d'aménagement du temps de travail conclues avant cette date, ainsi que leurs éventuelles prorogations, continuent d'être régies par les dispositions de cet arrêté royal.

**Section 2. — Autorisation de déroger
à certaines dispositions légales**

Art. 2. Dans le cadre fixé à l'article 1^{er}, une convention collective de travail conclue au sein d'un organe paritaire, ou à défaut d'une telle convention, une convention collective de travail conclue au sein de l'entreprise s'il existe une délégation syndicale dans l'entreprise, ou, à défaut de délégation syndicale, le règlement de travail peut déroger aux dispositions légales suivantes :

1° l'interdiction du travail dominical et le délai d'octroi du repos compensatoire prévus respectivement par les articles 11 et 16, premier alinéa, de la loi du 18 mars 1971 sur le travail;

2° l'interdiction d'occuper des travailleurs masculins la nuit prévue à l'article 37 de la même loi;

3° les limites de la durée du travail prévues aux articles 19, premier alinéa, 20, 20bis et 27 de la même loi, à condition que la durée journalière de travail ne dépasse pas douze heures et que les dépassements des limites fixées aux articles 19, premier alinéa, 20, 20bis et 27 cités ci-dessus, soient soumis aux conditions fixées à l'article 20bis, § 1^{er} de la même loi;

4° l'interdiction d'exécuter des travaux de construction pendant certaines périodes énumérées à l'article 4 de la loi du 6 avril 1980 concernant l'exécution de travaux de construction;

5° l'interdiction du travail les jours fériés, l'obligation de remplacer les jours fériés coïncidant avec un dimanche ou un jour habituel d'inactivité par un jour normal d'activité et l'obligation d'imputer le repos compensatoire accordé après un travail effectué un jour férié sur la durée du travail prévues par les articles 4, 6, 10 et 11, quatrième alinéa, de la loi du 4 janvier 1974 relative aux jours fériés; une dérogation aux articles 4 et 10 implique automatiquement une dérogation aux articles 6 et 11, quatrième alinéa; en cas de dérogation à l'article 11, quatrième alinéa, le repos compensatoire doit être déterminé conformément à la procédure de l'article 8; l'usage de ces dérogations ne peut avoir pour effet de réduire le nombre de jours fériés déterminé par ou en vertu de l'article 4.

**Section 3. — Modalités d'application
des nouveaux régimes de travail**

Art. 3. Par dérogation à l'article 29, § 2, de la loi du 16 mars 1971, n'est pas considéré comme travail supplémentaire, le travail effectué dans le respect des conditions et des limites applicables au nouveau régime de travail et notamment dans le respect de l'article 38 bis de la même loi.

Art. 4. § 1^{er}. La rémunération perdue en raison du jour de carence prévu à l'article 52, § 1^{er}, deuxième alinéa, de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail est égale à un cinquième ou un sixième de la rémunération afférente à la durée hebdomadaire moyenne de travail du travailleur concerné.

§ 2. La rémunération due pour un jour d'absence visé à l'article 30 de la loi du 3 juillet 1978 précitée est égale à un cinquième ou un sixième de la rémunération afférente à la durée hebdomadaire moyenne de travail du travailleur concerné.

§ 3. L'article 56, deuxième alinéa, de la loi du 3 juillet 1978 précitée n'est pas applicable aux cas visés aux articles 49, 51, 52, 54 et 55.

§ 4. La rémunération due pour un jour férié en application de l'article 14 de la loi du 4 janvier 1974 relative aux jours fériés est égale à un cinquième ou un sixième de la rémunération afférente à la durée hebdomadaire moyenne de travail du travailleur concerné.

§ 5. Dans les cas visés par les §§ 1^{er}, 2 et 4 du présent article, il y a lieu d'appliquer la fraction d'un cinquième ou d'un sixième de la rémunération selon que le régime de travail normal des autres travailleurs de l'entreprise, ou à défaut de ceux-ci, des travailleurs occupés dans les entreprises de la même branche d'activité, est de cinq ou de six jours par semaine.

Art. 5. Lorsqu'une convention collective de travail est conclue au sein d'un organe paritaire, conformément à la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires, cette convention peut, pour l'introduction de nouveaux régimes de travail visés à l'article 1^{er}, établir une procédure de modification du règlement de travail dérogeant aux articles 11 et 12 de la loi du 8 avril 1965 instituant les règlements de travail.

Art. 6. A défaut de convention collective de travail conclue au sein d'un organe paritaire, s'il existe une délégation syndicale dans l'entreprise, les nouveaux régimes de travail visés à l'article 1^{er} ne peuvent être introduits que moyennant la conclusion entre l'employeur et toutes les organisations représentatives des travailleurs représentées au sein de la délégation syndicale d'une convention collective de travail au sens de la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires.

Par dérogation aux articles 11 et 12 de la loi du 8 avril 1965 instituant les règlements de travail, les dispositions de cette convention collective de travail qui modifient le règlement de travail sont introduites dans ce règlement dès le dépôt de cette convention collective de travail au greffe du Ministère de l'Emploi et du Travail.

Art. 7. A défaut de convention collective de travail conclue au sein d'un organe paritaire, l'introduction de nouveaux régimes de travail visés à l'article 1^{er} ne peut se faire, s'il n'existe pas de délégation syndicale dans l'entreprise, que dans le respect de la procédure suivante.

Tout projet d'organisation d'un nouveau régime de travail établi par l'employeur est communiqué par écrit à chaque travailleur. Il comporte au moins les mentions portant sur la durée du travail, les horaires de travail, les pauses, les intervalles de repos, les modalités de paiement de la rémunération et les modalités en matière d'effet sur l'emploi.

Pendant huit jours à partir de cette communication, l'employeur tient à la disposition des travailleurs un registre où ceux-ci peuvent consigner leurs observations.

Passé ce délai, l'employeur adresse le projet et le registre en communication au président de la commission paritaire compétente qui doit immédiatement lui en accuser réception et transmettre une copie du projet, ainsi que les observations figurant dans le registre, aux organisations représentées au sein de la commission paritaire.

A dater de cet accusé de réception, les organisations représentées à la commission paritaire et les travailleurs de l'entreprise disposent d'un délai d'un mois pour transmettre leurs observations au président de la commission paritaire.

S'il n'a pas été fait d'observations dans le registre susvisé et si, ni les travailleurs ni les organisations représentées au sein de la commission paritaire n'ont fait parvenir d'observations au président dans le délai prévu, celui-ci en informe l'employeur dans les huit jours; le nouveau régime de travail peut ensuite entrer en vigueur.

Si par contre, le dossier comporte des observations, le président communique immédiatement le dossier à la commission paritaire et informe l'employeur, dans le même délai de huit jours que celui visé au sixième alinéa, que des observations ont été formulées.

A défaut de la notification prévue aux sixième et septième alinéas dans le délai fixé, le nouveau régime de travail entre en vigueur à l'expiration de ce délai.

La commission paritaire dispose d'un délai de deux mois à dater de la communication du dossier à la commission paritaire pour se prononcer de façon motivée sur le dossier. Sa compétence se limite strictement à vérifier si le projet, qui lui a été transmis, a été établi conformément aux conditions prévues par la présente loi et la convention collective de travail conclue au sein du Conseil national du Travail.

Le projet est rejeté dans les deux cas suivants :

— si la majorité des membres présents se prononcent en ce sens;

— si l'ensemble des membres présents représentant soit les organisations d'employeurs, soit les organisations de travailleurs se prononcent en ce sens.

Le président informe l'employeur dans un délai de huit jours de la décision de la commission paritaire.

A défaut d'une telle notification, le nouveau régime de travail entre en vigueur à l'expiration d'un délai de huit jours suivant l'échéance du délai de deux mois dans lequel la commission paritaire devait se prononcer.

Par dérogation à l'article 12 de la loi du 8 avril 1965, le règlement de travail est mis en concordance avec le nouveau régime de travail adopté conformément à la procédure qui précède.

Art. 8. Par dérogation à l'article 4, troisième alinéa, de la loi du 8 avril 1965, et à l'article 51 de la loi du 5 décembre 1958 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires, il ne peut être dérogé individuellement aux dispositions du règlement de travail modifiées selon la procédure fixée aux articles 6 et 7 ou en vertu de l'article 5.

Art. 9. Lorsqu'un nouveau régime de travail est introduit dans une entreprise dans le cadre de la présente loi, la rémunération des travailleurs sera payée conformément à l'article 9bis de la loi du 12 avril 1965 concernant la protection de la rémunération des travailleurs.

Conformément à l'article 9quater de la même loi, le travailleur sera informé de l'état de ses prestations par rapport à la durée journalière et hebdomadaire de travail qu'il est tenu de prêter.

Section 4. — Surveillance

Art. 10. Sans préjudice des devoirs incombant aux officiers de police judiciaire, les fonctionnaires et agents désignés par le Roi, en application de l'article 49 de la loi du 16 mars 1971 sur le travail, surveillent l'exécution de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

Art. 11. Les fonctionnaires et agents visés à l'article 10 peuvent dans l'exercice de leur mission :

1° pénétrer librement, à toute heure du jour ou de la nuit, sans avertissement préalable, dans tous les établissements, parties d'établissements, locaux ou autres lieux de travail où sont occupées des personnes soumises aux dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution; toutefois, dans les locaux habités, ils ne peuvent pénétrer qu'avec l'autorisation préalable du juge du tribunal de police;

2° procéder à tous examens, contrôles et enquêtes, et recueillir toutes informations qu'ils estiment nécessaires pour s'assurer que les dispositions légales et réglementaires sont effectivement observées, et notamment :

a) interroger, soit seuls, soit ensemble, l'employeur, ses préposés ou mandataires, ainsi que les travailleurs et les membres des délégations syndicales, des comités de sécurité, d'hygiène et d'embellissement des lieux de travail et des conseils d'entreprise sur tous faits dont la connaissance est utile à l'exercice de la surveillance;

b) se faire produire sans déplacement tous livres, registres et documents dont la tenue est prescrite par la présente loi et ses arrêtés d'exécution, d'en établir des copies ou extraits;

c) prendre connaissance et copie de tous livres, registres et documents qu'ils jugent nécessaires à l'accomplissement de leur mission;

d) ordonner l'affichage des documents dont l'apposition est prévue par la présente loi et ses arrêtés d'exécution.

Art. 12. Les fonctionnaires et agents visés à l'article 10 ont le droit de donner des avertissements, de fixer au contrevenant un délai destiné à lui permettre de se mettre en règle, de dresser des procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve du contraire.

Une copie du procès-verbal doit, à peine de nullité, être notifiée au contrevenant dans les sept jours de la constatation de l'infraction.

Art. 13. Les fonctionnaires et agents visés à l'article 10 peuvent, dans l'exercice de leurs fonctions, requérir l'assistance de la police communale et de la gendarmerie.

Section 5. — Dispositions pénales

Art. 14. Sans préjudice de l'article 269 et des articles 271 à 274 du Code pénal, sont punis d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 26 à 500 francs ou d'une de ces peines seulement :

1° l'employeur, ses préposés ou mandataires qui ne se sont pas conformés aux dispositions des articles 2 à 9;

2° toute personne qui met obstacle à la surveillance organisée en vertu de la présente loi.

Art. 15. En cas de récidive dans l'année qui suit une condamnation, la peine peut être portée au double du maximum.

Art. 16. L'employeur est civilement responsable des amendes auxquelles ses préposés ou mandataires ont été condamnés.

Art. 17. Toutes les dispositions du livre 1^{er} du Code pénal, le chapitre V excepté, mais le chapitre VII et l'article 85 compris, sont applicables aux infractions prévues par la présente loi.

Art. 18. L'action publique résultant des infractions aux dispositions de la présente loi se prescrit par trois ans à compter du fait qui a donné naissance à l'action.

CHAPITRE II**Modifications à la loi du 16 mars 1971 sur le travail**

Art. 19. L'article 17 de la loi du 16 mars 1971 sur le travail est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 17. Les travailleurs qui effectuent le travail en équipes successives peuvent être occupés le dimanche à condition que leur travail soit interrompu une fois par semaine pendant vingt-quatre heures consécutives dont dix-huit au moins coïncident avec le dimanche. »

Art. 20. Dans l'article 35, troisième alinéa, de la même loi, les mots « et que chaque équipe travaille, en dehors des intervalles légaux de repos, plus de huit heures par jour » sont supprimés.

CHAPITRE III. — Disposition finale

Art. 21. La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit celui au cours duquel elle aura été publiée au *Moniteur belge*.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'Etat et publiée par le *Moniteur belge*.

Donné à Bruxelles, le 17 mars 1987.

BAUDOIN

Par le Roi :

Le Ministre de l'Emploi et du Travail,
M. HANSENNE

Vu et scellé du sceau de l'Etat :

Le Ministre de la Justice,
J. GOL

Convention collective de travail du 24 avril 1969

Garantie du paiement de dix jours fériés par année

Article unique. L'employeur garantit le paiement de dix jours fériés par année.

Vu pour être annexé à l'arrêté royal du 8 décembre 1969.

Convention collective de travail du 24 avril 1969**Remboursement des frais afférents à l'obtention du permis de conduire**

Article 1er. La présente convention collective de travail est applicable aux employeurs et aux ouvriers et ouvrières des entreprises de transport de choses qui ressortissent à la Commission paritaire nationale du transport.

Art. 2. L'employeur supporte les frais afférents à l'obtention du permis de conduire pour le personnel chargé de la conduite d'un véhicule automobile, lorsque ce personnel est en service au sein de l'entreprise depuis au moins six mois au moment de la délivrance du permis de conduire.

Art. 3. L'ouvrier et l'ouvrière sont obligés de mettre immédiatement l'employeur au courant de tout retrait du permis de conduire.

Art. 4. Par mesure transitoire, le personnel visé à l'article 2, qui a été au service d'une entreprise de manière ininterrompue entre le 1er février 1968 et le 1er août 1968, a droit au remboursement des frais de délivrance du permis de conduire à charge de son employeur pour autant que ce remboursement n'ait pas été déjà effectué par un précédent employeur.

Vu pour être annexé à l'arrêté royal du 12 juin 1969.

Convention collective de travail du 26.6.1974**Congé à l'occasion d'évènements particuliers**Article 1

La présente convention collective de travail s'applique

- 1° aux ouvriers et ouvrières des entreprises qui ressortissent à la Commission paritaire nationale du transport et s'occupent du transport rémunéré de choses par véhicules automobiles, à l'exclusion des entreprises de déménagement et des entreprises de taxi-camionnettes ;
- 2° aux employeurs qui occupent les ouvriers et ouvrières visés au 1°

Article 2

Sans préjudice des dispositions de l'arrêté royal du 28 août 1963, modifié par l'arrêté royal du 9 juillet 1970 relatif au maintien de la rémunération normale des ouvriers, des travailleurs domestiques, des employés et des travailleurs engagés pour le service des bâtiments de navigation intérieure, pour les jours d'absence à l'occasion d'évènements familiaux ou en vue de l'accomplissement d'obligations civiques ou de missions civiles, l'ouvrier et l'ouvrière ont le droit de s'absenter de leur travail, avec maintien de leur salaire normal, pour les raisons suivantes et pour la durée fixée ci-après.

1. Mariage du travailleur

trois jours à choisir par le travailleur dans la semaine où se situe l'évènement ou dans la semaine suivante.

2. Communion solennelle d'un enfant de l'ouvrier ou de l'ouvrière

le jour de la cérémonie ou le jour précédent ou suivant pendant lequel il est travaillé dans l'entreprise.

3. Participation d'un enfant de l'ouvrier ou de l'ouvrière à la fête de la "jeunesse laïque" là où elle est organisée

le jour de la fête ou le jour précédent ou suivant pendant lequel il est travaillé dans l'entreprise.

Article 3

Le paiement a lieu lors de la première paie qui suit sur présentation, par l'ouvrier ou l'ouvrière, de la preuve justificative de leur absence. L'ouvrier ou l'ouvrière doivent avertir le chef d'entreprise ou son préposé de leur absence.

Article 4

La présente convention collective de travail produit ses effets le 1er mai 1974 et est conclue pour une durée indéterminée. Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes. Cette dénonciation doit être faite au moins trois mois à l'avance par lettre recommandée à la poste, adressée au Président de la commission paritaire nationale du transport.

Convention collective de travail du 6 octobre 1975.

**Fixation de l'intervention des employeurs dans les
frais de transport des ouvriers et ouvrières.**

Article 1er.- La présente convention collective
de travail s'applique :

- 1° aux ouvriers et ouvrières des entreprises
qui ressortissent à la Commission paritaire
du transport et s'occupent principalement
du transport rémunéré de choses par véhi-
cules automobiles, à l'exclusion des entre-
prises de déménagement et leurs activités
connexes et des taxis-camionnettes.
- 2° aux employeurs qui occupent les ouvriers
et ouvrières visés au 1°

Art. 2.- Les avantages prévus à la C.C.T.
du 13 juillet 1972 rendue obligatoire par
l'arrêté royal du 12 septembre 1972, relative
à l'intervention des employeurs dans les frais
de transport, sont étendus aux ouvriers et
ouvrières qui n'ont pas la possibilité d'utiliser
un moyen de transport en commun.

Art. 3.- La présente convention collective
de travail produit ses effets le 1er mai
1975 et est conclue pour une durée indéterminée.
Elle peut être dénoncée par chacune des parties
contractantes moyennant un préavis de trois mois,
notifié par lettre recommandée à la poste,
adressée au président de la commission paritaire
du transport.

2 JUIN 1977. — Arrêté royal rendant obligatoire la convention collective de travail du 18 novembre 1976, conclue au sein de la Commission paritaire du transport, relative au statut des délégations syndicales dans les entreprises de transport de choses (1)

**BAUDOUIN, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.**

Vu la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires, notamment l'article 28;

Vu la demande de la Commission paritaire du transport;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Emploi et du Travail,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1er. Est rendue obligatoire la convention collective de travail du 18 novembre 1976, reprise en annexe, conclue au sein de la Commission paritaire du transport, relative au statut des délégations syndicales dans les entreprises de transport de choses.

Art. 2. Notre Ministre de l'Emploi et du Travail est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 2 juin 1977.

BAUDOUIN

**Par le Roi :
Le Ministre de l'Emploi et du Travail,**

Commission paritaire du transport**Convention collective de travail du 18 novembre 1976****Statut des délégations syndicales****CHAPITRE Ier. — Dispositions générales**

Article 1er. La présente convention collective de travail, conclue en exécution et conformément à la convention collective de travail conclue le 24 mai 1971 au sein du Conseil national du travail concernant le statut des délégations syndicales des ouvriers des entreprises, règle le statut des délégations syndicales des ouvriers des entreprises ressortissant à la Commission paritaire du transport et s'occupant du transport rémunéré de choses par véhicules automobiles à l'exclusion des entreprises de déménagement et de taxicamionnettes.

Par « ouvriers » on entend les ouvriers et les ouvrières.

Art. 2. Les chefs d'entreprises s'engagent à appliquer et à respecter toutes les dispositions de la convention collective de travail du Conseil national du travail mentionnée à l'article 1er, et de la présente convention collective de travail.

Art. 3. Les chefs d'entreprises et les délégués syndicaux témoignent en toutes circonstances de l'esprit de justice, d'équité et de conciliation qui conditionnent les bonnes relations sociales dans l'entreprise; ils respectent la législation sociale; les conventions collectives de travail et le règlement de travail et conjuguent leurs efforts en vue d'en assurer le respect.

CHAPITRE II. — Compétence

Art. 4. A l'occasion de tout litige ou différend de caractère collectif, ou en cas de menace de pareil litige ou différend, survenant dans l'entreprise, ou en cas de litige ou différend de caractère individuel non résolu par la voie hiérarchique habituelle, le chef d'entreprise ou son représentant reçoit la délégation syndicale le plus rapidement possible, au plus tard dans les quinze jours suivant l'introduction de la demande.

T.E.R.

CHAPITRE III. — Composition, institution et désignation de la délégation syndicale

Art. 5. A la demande écrite d'une ou de plusieurs organisations syndicales représentatives et conformément aux dispositions de l'article 7 de la convention collective de travail du 24 mai 1971 citée à l'article 1er, une délégation syndicale est instituée dans les entreprises visées au même article 1er et occupant au moins 30 ouvriers, si au moins 25 p.c. des ouvriers en font la demande.

Le nombre de délégués est fixé comme suit, sur la base du nombre d'ouvriers occupés dans l'entreprise.

Nombre d'ouvriers	Nombre de mandats
de 30 à 100	2
de 101 à 200	3
de 201 à 500	4
plus de 500	5

Art. 6. Pour établir l'effectif du personnel à prendre en considération il est tenu compte de la moyenne arithmétique ordinaire du nombre d'ouvriers occupés pendant les quatre trimestres précédant celui au cours duquel est faite la demande d'instituer une délégation syndicale.

Le nombre d'ouvriers occupés s'obtient en divisant le total des journées de travail prestées par les ouvriers et des journées y assimilées pendant les trimestres considérés par le nombre de journées de travail dans l'entreprise.

Art. 7. Les organisations syndicales se mettent d'accord entre elles, éventuellement en recourant à l'initiative conciliatrice du président de la Commission paritaire du transport pour désigner les délégués syndicaux.

Elles communiquent au chef d'entreprise la liste des délégués syndicaux proposés au plus tard dans les trente jours qui suivent l'introduction de la demande visée à l'article 5.

Art. 8. Pour pouvoir remplir les fonctions de délégué syndical, il faut répondre aux conditions suivantes :

- 1° être belge, ressortissant de la Communauté économique européenne ou titulaire d'un permis de travail A;
- 2° être âgé de 21 ans accomplis;
- 3° avoir au moins douze mois consécutifs de présence dans l'entreprise;
- 4° ne pas être en période de préavis au moment de la présentation des candidatures;
- 5° avoir l'autorité dont il faut disposer dans l'exercice de la fonction et posséder une bonne connaissance de l'entreprise et de la branche d'activité.

Art. 9. La délégation syndicale est renouvelable tous les quatre ans. Chaque organisation syndicale pourvoit en temps utile au remplacement de ceux de ses délégués dont les fonctions prennent fin.

Art. 10. L'employeur peut s'opposer, pour un motif valable à la désignation ou au maintien d'un délégué syndical.

L'employeur fait connaître aux organisations syndicales en cause les motifs de son opposition dans les quinze jours ouvrables qui suivent la communication de la liste des délégués proposés.

En cas de désaccord entre les parties la question est soumise au bureau de conciliation de la Commission paritaire du transport.

Art. 11. Sans préjudice de l'article 12, le mandat de délégué syndical est de quatre ans et renouvelable.

Art. 12. Le mandat de délégué syndical prend fin :

- 1° à l'expiration du terme normal;
- 2° par démission;
- 3° en cas de révocation par l'organisation syndicale qui l'a désigné;
- 4° par sortie d'emploi de l'entreprise;
- 5° en raison d'une faute contre l'honneur;
- 6° par décès.

CHAPITRE IV. — Conditions d'exercice du mandat de délégué syndical

Art. 13. Le temps consacré aux réunions de la délégation syndicale avec l'employeur est considéré comme prestation de travail et est rétribué comme tel. Toutefois, le temps de réunion qui dépasse les heures normales de travail ne donne pas lieu à un sursalaire.

Art. 14. Les membres de la délégation syndicale disposent du temps et des facilités nécessaires pour l'exercice collectif ou individuel des missions et activités syndicales dans l'entreprise prévues par la présente convention collective de travail.

En vue de l'utilisation de ce temps et de ces facilités les membres de la délégation syndicale doivent informer au préalable l'employeur et veiller de commun accord avec lui à ce que cette utilisation ne perturbe pas la bonne marche des services de l'entreprise.

Art. 15. Lorsqu'un différend surgit à l'intérieur de l'entreprise avec la direction, la délégation syndicale utilise tous les moyens possibles pour régler ce différend par la négociation.

Art. 16. Lorsque l'intervention de la délégation syndicale n'a pas permis d'aboutir à un accord avec l'employeur pour le règlement d'un différend, les délégués peuvent faire appel aux représentants permanents de leurs organisations syndicales pour continuer l'examen de l'affaire. Dans cette éventualité, l'employeur peut se faire assister de représentants de son organisation professionnelle.

Art. 17. Après épuisement des moyens de négociation, la délégation syndicale peut faire porter le différend devant le bureau de conciliation de la Commission paritaire du transport.

Art. 18. Tout recours au bureau de conciliation doit se faire par l'intermédiaire d'un membre de la Commission paritaire du transport.

Art. 19. Un préavis de grève ne peut être notifié que par écrit après que le bureau de conciliation se soit prononcé.

Art. 20. Le préavis de grève doit avoir une durée d'au moins quinze jours et commence à courir le jour suivant la notification.

CHAPITRE V. — Validité et divers

~~Art.~~ 21. La présente convention collective de travail est conclue pour une durée de quatre ans. Elle est renouvelée par tacite reconduction pour un nouveau terme de quatre ans et ensuite de quatre en quatre ans s'il n'est pas fait usage des dispositions suivantes.

Art. 22. Au plus tôt six mois et au plus tard trois mois avant l'échéance de chacune des périodes prévues à l'article 21, la présente convention collective de travail peut être dénoncée par l'une ou l'autre des parties signataires. Le préavis est adressé par lettre recommandée à toutes les parties signataires et au président de la Commission paritaire du transport.

Art. 23. L'organisation qui prend l'initiative de dénoncer la présente convention collective de travail s'engage à en indiquer les motifs et à déposer immédiatement des propositions d'amendements. Les parties signataires s'engagent à discuter ces propositions dans le délai d'un mois de leur réception.

Art. 24. Pendant la durée de la présente convention collective de travail, inclus la durée du préavis de dénonciation, les parties s'engagent à ne pas recourir à la grève ou au lock-out dans les entreprises où elle a été respectée, sans avoir recours aux dispositions du chapitre IV. Les grèves ou lock-out déclarés en contradiction avec le présent article ne sont pas soutenus.

Art. 25. Les cas spéciaux ou non prévus par la présente convention collective de travail sont examinés par les membres de la Commission paritaire du transport.

Art. 26. La présente convention collective de travail entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Vu pour être annexé à l'arrêté royal du 2 juin 1977.

Le Ministre de l'Emploi et du Travail,

Convention collective de travail du 7 septembre 1978**Entreprises de transport de choses
Absences justifiées pour raisons familiales****Article 1.**

La présente convention collective de travail s'applique :

- 1° aux ouvriers des entreprises qui ressortissent à la Commission paritaire du transport et s'occupent du transport rémunéré de choses par véhicules automobiles, à l'exclusion des entreprises de déménagement et de taxis-camionnettes;
- 2° aux employeurs qui occupent les ouvriers visés au 1°.

Par "ouvriers" sont visés, les ouvriers et les ouvrières.

Article 2.

Les ouvriers peuvent s'absenter du travail pour des raisons familiales impérieuses et ceci pour un maximum de 10 jours par an, et de trois jours consécutifs. Ces absences n'ouvrent toutefois pas le droit à la rémunération.

Afin d'atténuer les effets de désorganisation que pareilles absences peuvent entraîner, les ouvriers devront prendre toutes dispositions utiles pour que la direction de l'entreprise soit avertie en temps opportun et que, le cas échéant, les justifications puissent être produites.

Article 3.

La présente convention collective de travail produit ses effets le 1er mai 1978 et est conclue pour une durée indéterminée.

Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes, moyennant un préavis de trois mois notifié par lettre recommandée à la poste, adressée au président de la Commission paritaire du transport.

Salaires minimums des ouvriers et ouvrières des entreprises de transport de choses et de messageries et rattachement de ces salaires à l'indice des prix à la consommation

I. Champ d'application

Article 1er.

La présente convention collective de travail s'applique :

- 1° aux ouvriers et ouvrières des entreprises qui ressortissent à la Commission paritaire du transport et qui s'occupent du transport rémunéré de choses par véhicules automobiles, à l'exclusion cependant des entreprises de déménagement, des entreprises de taxis-camionnettes et des services de transport de Unilever en Belgique;
- 2° aux employeurs qui occupent les ouvriers et ouvrières visés au 1°.

II. Salaires et liaison à l'index

Article 2.

Les salaires horaires minimums de base des ouvriers et ouvrières visés à l'article 1er, fixés par la Commission paritaire du transport et qui correspondent à un indice de référence, sont liés à l'indice des prix à la consommation, sans préjudice de l'application de l'arrêté royal n° 180 du 30 décembre 1982 portant certaines mesures en matière de modulation des rémunérations.

Article 3.

Ces salaires horaires minimums de base sont augmentés de 2 p.c. lorsque l'indice du mois a atteint ou dépassé l'indice de référence augmenté de 2 p.c.; ils sont diminués de 2 p.c. lorsque l'indice du mois a atteint ou est inférieur à l'indice de référence diminué de 2 p.c.

Article 4.

Les calculs pour l'indice de référence sont effectués jusqu'à la troisième décimale, étant entendu que la troisième décimale est négligée si elle est inférieure à 5 et qu'elle est arrondie au centième supérieur si elle est égale ou supérieure à 5.

Les calculs pour les salaires sont effectués jusqu'à la deuxième décimale, étant entendu que la deuxième décimale est négligée si elle est égale ou inférieure à 2, qu'elle est arrondie à 5 si elle est égale à 3 et inférieure à 8 et qu'elle est arrondie à la première décimale supérieure si elle est égale ou supérieure à 8.

Article 5.

Les salaires adaptés suite aux fluctuations de l'indice sont chaque fois considérés comme nouveaux salaires horaires minimums de base. L'adaptation salariale suivante, suite aux fluctuations de l'indice, est calculée sur ces nouveaux salaires horaires minimums de base.

Article 6.

L'adaptation des salaires devient effective à partir du premier jour de la période de paie suivant la date de publication au Moniteur belge de l'indice des prix à la consommation qui entraîne la modification des salaires.

Article 7.

Si les fluctuations de l'indice entraînent une adaptation des salaires minimums de base, les salaires effectivement payés sont augmentés ou diminués du même montant.

Article 8.

Les salaires horaires minimums de base qui correspondent à une durée hebdomadaire du travail de quarante heures sont fixés comme suit au :

	(1)	(2)		
	F	(2 a) F	(2 b) F	(2 c) F
1. 7.1980	161,80	168,95	173,35	180,25
1.10.1980	165,05	172,30	176,80	183,85
1.12.1980	168,35	175,75	180,35	187,50
i. 3.1981	171,70	179,25	183,95	191,25
1. 8.1981	175,15	182,85	187,60	195,05
1.10.1981	178,65	186,50	191,35	198,95
1. 1.1982	182,20	190,25	195,15	202,90
1. 7.1982	185,48	193,53	198,43	206,18
1. 9.1982	188,76	196,81	201,71	209,46
1.11.1982	192,11	200,16	205,06	212,81
1. 3.1983	195,53	203,58	208,48	216,23
1. 8.1983	199,10	207,15	212,05	219,80
1.12.1983	203,10	211,30	216,30	224,20

(1) Convoyeur - manoeuvre

(2) Conducteur de camion dont la charge utile est : 2a. inférieure à 7 tonnes;
2b. comprise entre 7 et 15 tonnes;
2c. égale ou supérieure à 15 tonnes.

Article 9.

Les salaires horaires minimums de base d'application au 1er décembre 1983 sont liés à l'indice de référence 182,08 (indice de base 1974-75 = 100) ou 118,22 (indice de base 1981 = 100).

Les indices de références suivants, calculés conformément à l'article 4, sont :

a) sur base de 1974-75 = 100

182,08 - 185,72 - 189,43 - 193,22 - 197,08
201,02 - 205,04 - 209,14 - 213,32 - 217,59
221,94 - 226,38 - 230,91 - 235,53 - 240,24
245,04 - 249,94 - 254,94 - 260,04 - 265,24
270,54 -

b) sur base de 1981 = 100

118,22 - 120,59 - 123,00 - 125,46 - 127,96
130,52 - 133,13 - 135,79 - 138,51 - 141,28
144,11 - 146,99 - 149,93 - 152,93 - 155,99
159,10 - 162,29 - 165,53 - 168,84 - 173,22
175,66 -

Article 10.

La présente convention collective de travail remplace celle du 12 juin 1975 conclue au sein de la Commission paritaire du transport, fixant les salaires minimums des ouvriers et ouvrières des entreprises de transport de choses et de messageries et rattachant ces salaires à l'indice des prix à la consommation, rendue obligatoire par l'arrêté royal du 3 décembre 1975 et modifiée respectivement par les conventions collectives de travail du 18 novembre 1976, 30 décembre 1980 et 16 décembre 1982, rendues obligatoires respectivement par les arrêtés royaux des 12 avril 1977, 3 avril 1981 et 10 juin 1983.

Article 11.

La présente convention collective de travail produit ses effets le 11 janvier 1984 et est conclue pour une durée indéterminée.

Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes moyennant un préavis de trois mois notifié par lettre recommandée à la poste, adressée au président de la Commission paritaire du transport.

10.

Commission paritaire du transport

Paritair Comité voor het vervoer

Convention collective de travail du
25 janvier 1985Collectieve arbeidsovereenkomst van
25 januari 1985

Conditions de travail et salaires des
membres d'équipage occupés dans les entre-
prises de transport routier de marchandi-
ses pour compte de tiers

Arbeidsvoorwaarden en lonen van de beman-
ningsleden tewerkgesteld in de ondernemingen
van goederenvervoer over de weg voor rekening
van derden

CHAPITRE Ier. - Champ d'application

HOOFDSTUK I. - Toepassingsgebied

Article 1er. La présente convention
collective de travail s'applique :

Artikel 1. Deze collectieve arbeidsoveree-
komst is van toepassing op :

1.1. aux ouvriers des entreprises ressor-
tissant à la Commission paritaire
du transport, qui effectuent du trans-
port rémunéré de marchandises par
véhicules automobiles, à l'exclusion
des entreprises de déménagement et de
taxis-camionnettes;

1.1. de werklieden van de ondernemingen die
onder het Paritair Comité voor het ver-
voer ressorteren en die zich inlaten me
het vervoer van goederen met motorvoer-
tuigen tegen vergoeding, de verhuison-
dernemingen en de ondernemingen van tax
bestelwagens uitgezonderd;

1.2. aux employeurs qui occupent des ou-
vriers visés au 1.1.

1.2. de werkgevers die de in 1.1. bedoelde
werklieden tewerkstellen.

Art. 2. La présente convention collec-
tive de travail fixe les conditions de
travail et les salaires des membres
d'équipage.

Art. 2. Deze collectieve arbeidsovereen-
komst legt de arbeidsvoorwaarden en lonen van
de bemanningsleden vast.

- 2 -

CHAPITRE II. - Définitions

Art. 3. Pour l'application de la présente convention collective de travail, une distinction est faite entre :

- 3.1. Le temps de travail
- 3.2. Le temps de liaison
- 3.3. Les interruptions du temps de travail
- 3.4. Les temps de repos.

Art. 4. Pour l'application de la présente convention collective de travail, on entend par :

- 4.1. Temps de travail :
 - 4.1.1. Temps de travail chauffeurs :

Le temps consacré à la conduite d'un véhicule, ainsi que le temps consacré aux opérations de chargement et de déchargement de ce véhicule si cette activité est effectuée par le chauffeur même.
 - 4.1.2. Temps de travail convoyeur-manoeuvre

Le temps consacré au chargement et au déchargement effectifs de véhicules.
 - 4.1.3. Lorsqu'il est question de durée de travail dans la présente convention collective de travail, c'est le temps de travail qui est visé.

HOOFDSTUK II. - Definities

Art. 3. Voor de toepassing van deze collectieve arbeidsovereenkomst wordt een onderscheid gemaakt tussen :

- 3.1. Arbeidstijd
- 3.2. Overbruggingstijd*
- 3.3. Werktijdonderbrekingen
- 3.4. Rusttijden.

Art. 4. Voor de toepassing van deze collectieve arbeidsovereenkomst wordt verstaan onder :

- 4.1. Arbeidstijd :
 - 4.1.1. Arbeidstijd chauffeurs :

De tijd die wordt besteed aan het besturen van een voertuig evenals de tijd gewijd aan laad- en losoperaties van dit voertuig indien deze activiteiten zelf door de chauffeur wordt verricht
 - 4.1.2. Arbeidstijd handlanger-begeleider :

De tijd die wordt besteed aan het metterdaad laden en lossen van voertuigen.
 - 4.1.3. Wanneer er in deze collectieve arbeidsovereenkomst sprake is van arbeidsduur wordt hieronder de arbeidstijd bedoeld

- 3 -

4.1.4. Pour certaines formes de transports spécifiques, certaines formes d'opérations de chargement et de déchargement peuvent faire l'objet d'une dérogation à l'article 4.1.1. moyennant un accord préalable de la Commission paritaire du transport.

4.1.5. Seul le temps de travail tel que défini ci-dessus est pris en considération pour le calcul de la durée moyenne du travail dont question à l'article 26bis de la loi sur le travail.

4.2. Temps de liaison :

4.2.1. Temps de liaison chauffeurs :

La somme des temps repris à l'article 2 de l'arrêté royal du 4 juin 1974, à l'exception des interruptions du temps de travail et des temps de repos.

4.2.2. Temps de liaison convoyeurs-manoeuvres :

Le temps passé à côté du chauffeur pendant le trajet, ainsi que la somme des temps repris à l'article 2 de l'arrêté royal du 4 juin 1974, à l'exception des interruptions du temps de travail et des temps de repos.

4.1.4. Voor bepaalde vormen van vervoersspecialiteiten, kunnen zekere vormen van laad- en losoperaties het voorwerp uitmaken van een afwijking op artikel 4.1.1., dit mits voorafgaandelijk akkoord van het Paritair Comité voor het vervoer.

4.1.5. Om de gemiddelde arbeidsduur te berekenen, waarvan sprake in artikel 26bis van de Arbeidswet, wordt enkel de arbeidstijd zoals hierboven bepaald in aanmerking genomen.

4.2. Overbruggingstijd :

4.2.1. Overbruggingstijd chauffeurs :

De som van de tijden opgenomen onder artikel 2 van het koninklijk besluit van 4 juni 1974, de werktijdonderbrekingen en de rusttijden uitgezonderd.

4.2.2. Overbruggingstijd handlangers-begeleiders :

De tijd doorgebracht naast de chauffeur tijdens de rit, evenals de som van de tijden opgenomen onder artikel 2 van het koninklijk besluit van 4 juni 1974, de werktijdonderbrekingen en de rusttijden uitgezonderd.

- 4 -

- 4.2.3. Le temps de liaison n'est pas pris en considération pour le calcul de la durée moyenne du travail dont question à l'article 26bis de la loi sur le travail.
- 4.2.3. Om de gemiddelde arbeidsduur te berekenen, waarvan sprake in artikel 26bis van de Arbeidswet, wordt geen rekening gehouden met de overbruggingstijd.
- 4.2.4. Est également pris en considération comme temps de liaison, le temps supplémentaire nécessaire pour parcourir les distances de et vers l'endroit où le véhicule se trouve s'il n'est pas placé à l'endroit habituel.
- 4.2.4. Wordt eveneens als overbruggingstijd in aanmerking genomen, de meertijd die nodig is om de afstanden af te leggen van en naar de plaats waar het voertuig zich bevindt, indien dit niet op de gewone plaats is gestald.
- 4.3. Interruptions du temps de travail :
- 4.3. Werktijdonderbrekingen :
- La somme des temps suivants :
- De som van volgende tijden :
- 4.3.1. l'interruption réglementaire du temps de conduite;
- 4.3.1. de réglementaire onderbreking van de rijtijd;
- 4.3.2. le temps consacré aux repas;
- 4.3.2. de tijd besteed aan de eetmalen;
- 4.3.3. le temps dont le travailleur peut disposer librement;
- 4.3.3. de tijd waarover de arbeider vrij kan beschikken;
- 4.3.4. le temps que le travailleurs s'octroie.
- 4.3.4. de tijd die de arbeider zichzelf toeëigent.
- 4.4. Temps de repos.
- 4.4. Rusttijden.
- 4.4.1. Le temps de repos journalier et hebdomadaire sont fixés dans les dispositions réglementaires en la matière.
- 4.4.1. De dagelijkse en wekelijkse rusttijd wordt vastgelegd in de réglementaire bepalingen ter zake.
- 4.4.2. Est compris dans le temps de repos journalier :
- 4.4.2. Is in de dagelijkse rustttijd begrepen
- 4.4.2.1. le temps nécessaire à l'habillage et à la toilette avant et après le travail:
- 4.4.2.1. de tijd die nodig is voor het zich kleden en het zich wassen vóór en na de arbeid;

- 5 -

4.2.2. le temps nécessaire pour parcourir la distance de son domicile à l'entreprise et inversement;

4.2.3. En cas de transport spécifique requérant légalement la présence permanente du membre d'équipage, on considère que le membre d'équipage a pris au moins 8 heures de repos si une indemnité de nuitée lui est accordée.

En aucun cas, le paiement d'autres prestations ne peut être cumulé avec l'indemnité de nuitée.

4.5. Travail supplémentaire.

On entend par travail supplémentaire le travail dans le sens de l'article 4.1. de la présente convention collective de travail, presté au-delà des limites fixées par la loi sur le travail.

CHAPITRE III. - Rémunération

Art. 5. La rémunération dont question dans la présente convention collective de travail ne s'applique qu'aux membres d'équipage.

4.4.2.2. De tijd die nodig is om de afstand van zijn woonplaats naar de onderneming af te leggen, en omgekeerd;

4.4.2.3. Ingeval specifiek vervoer waar de permanente aanwezigheid van het bemanningslid wettelijk vereist is, wordt beschouwd dat indien een nachtvergoeding wordt uitgekeerd, het bemanningslid minstens 8 uur rust heeft genomen.

In geen geval kan de betaling van andere prestaties gecumuleerd worden met de nachtvergoeding.

4.5. Overwerk.

Onder overwerk verstaat men de gepresteerde arbeid in de zin van artikel 4.1. van deze collectieve arbeidsovereenkomst verricht boven de grenzen door de Arbeidswet bepaald.

HOOFDSTUK III. - Bezoldiging

Art. 5. De bezoldiging, waarvan sprake in deze collectieve arbeidsovereenkomst, is enkel toepasselijk op de bemanningsleden.

- 6 -

Le calcul de la rémunération est effectué sur une période d'une semaine en transport national et sur une période de deux semaines en transport international.

Art. 6. Pour les membres d'équipage, le salaire est fixé en fonction des classes de personnel ci-dessous :

- convoyeur-manoeuvre;
- chauffeur d'un véhicule dont la charge utile est inférieure à 7 tonnes;
- chauffeur d'un véhicule dont la charge utile est de 7 à moins de 15 tonnes;
- chauffeur d'un véhicule dont la charge utile est égale ou supérieure à 15 tonnes.

Art. 7.

- 7.1. Si la rémunération se produit sur base de la semaine de travail en régime de cinq jours, l'on tient compte du salaire journalier de ce régime de travail.

Si la rémunération se produit sur base de la semaine de travail en régime de six jours, l'on tient compte du salaire journalier de ce régime de travail.

- 7.2. Le salaire journalier s'élève, pour les classes salariales suivantes, à :

De berekening van de bezoldiging gebeurt over de periode van één week in nationaal vervoer en over de periode van 2 weken in internationaal vervoer.

Art. 6. Voor de bemanningsleden wordt het loon vastgesteld volgens hieronder vernoemde personeelsclassificatie :

- handlanger-begeleider;
- chauffeur van een voertuig met een nuttig laadvermogen van minder dan 7 ton;
- chauffeur van een voertuig met een nuttig laadvermogen van 7 tot minder dan 15 ton;
- chauffeur van een voertuig met een nuttig laadvermogen gelijk aan 15 ton of meer.

Art. 7.

- 7.1. Indien de bezoldiging gebeurt op basis van de werkweek in het vijfdagenstelsel, houdt men rekening met het dagloon van dit arbeidsstelsel.

Indien de bezoldiging gebeurt op basis van de werkweek in het zesdagenstelsel, wordt rekening gehouden met het dagloon van dit arbeidsstelsel.

- 7.2. Het dagloon bedraagt voor de volgende loonklassen :

- 7. -

7.2.1. en régime de cinq jours :

01.07.1984

- convoyeur-manoeuvre 1.657,20 F
- chauffeur d'un véhicule dont la charge utile est inférieure à 7 tonnes 1.724,00 F
- chauffeur d'un véhicule dont la charge utile est de 7 à moins de 15 tonnes 1.764,80 F
- chauffeur d'un véhicule dont la charge utile est égale ou supérieure à 15 tonnes 1.829,60 F

7.2.2. en régime de six jours :

pour les cinq premiers jours de la semaine (lundi - vendredi)

01.07.1984

- convoyeur-manoeuvre 1.450,05 F
- chauffeur d'un véhicule dont la charge utile est inférieure à 7 tonnes 1.508,50 F
- chauffeur d'un véhicule dont la charge utile est de 7 à moins de 15 tonnes 1.544,20 F
- chauffeur d'un véhicule dont la charge utile est égale ou supérieure à 15 tonnes 1.600,90 F

pour le samedi :

- convoyeur-manoeuvre 1.035,75 F
- chauffeur d'un véhicule dont la charge utile est inférieure à 7 tonnes 1.077,50 F
- chauffeur d'un véhicule dont la charge utile est de 7 à 15 tonnes 1.103,00 F
- chauffeur d'un véhicule dont la charge utile est égale ou supérieure à 15 tonnes 1.143,50 F

7.2.1. in het vijfdaagstelsel :

01.07.1984

- handlanger-begeleider 1.657,20 F
- chauffeur van een voertuig met een nuttig laadvermogen van minder dan 7 ton 1.724,00 F
- chauffeur van een voertuig met een nuttig laadvermogen van 7 tot minder dan 15 ton 1.764,80 F
- chauffeur van een voertuig met een nuttig laadvermogen gelijk aan 15 ton of meer 1.829,60 F

7.2.2. in het zesdagenstelsel :

voor de eerste vijf dagen van de week (maandag-vrijdag)

01.07.1984

- handlanger-begeleider 1.450,05 F
- chauffeur van een voertuig met een nuttig laadvermogen van minder dan 7 ton 1.508,50 F
- chauffeur van een voertuig met een nuttig laadvermogen van 7 tot minder dan 15 ton 1.544,20 F
- chauffeur van een voertuig met een nuttig laadvermogen gelijk aan 15 ton en meer 1.600,90 F

voor de zaterdag :

- handlanger-begeleider 1.035,75 F
- chauffeur van een voertuig met een nuttig laadvermogen van minder dan 7 ton 1.077,50 F
- chauffeur van een voertuig met een nuttig laadvermogen van 7 tot minder dan 15 ton 1.103,00 F
- chauffeur van een voertuig met een nuttig laadvermogen gelijk aan 15 ton of meer 1.143,50 F

- 8 -

7.3. Les salaires visés à l'article 7.2. de la présente convention collective de travail sont liés à l'indice des prix à la consommation. Ils correspondent à l'indice de référence 123,53 (dernier indice pivot franchi 123,00).

7.4. Un salaire forfaitaire correspondant à 8 heures de travail est accordé au personnel roulant en cas de séjour fixe à l'étranger.

Ces heures n'entrent pas en ligne de compte pour le calcul de la durée moyenne du travail visée à l'article 26bis de la loi sur le travail.

7.5. Pour la présente convention collective de travail, le salaire horaire de base est établi en divisant le salaire journalier en régime de travail de la semaine de cinq jours par huit.

7.6. Conformément à l'article 27 de la loi sur les contrats de travail, toute journée commencée est due complètement.

7.3. De lonen bedoeld in artikel 7.2. van deze collectieve arbeidsovereenkomst zijn aan het indexcijfer der consumptieprijzen gekoppeld, en staan tegenover het referentie-indexcijfer 123,53 (laatste overschreden spilindex 123,00) der consumptieprijzen.

7.4. Ingeval van vast verblijf in het buitenland, wordt aan het rijdend personeel en forfaitair loon toegekend overeenstemmend met 8 arbeidsuren.

Deze uren komen niet in aanmerking voor de berekening van de gemiddelde arbeidsduur, bedoeld in artikel 26bis van de Arbeidswet.

7.5. Voor deze collectieve arbeidsovereenkomst wordt het basisuurloon bepaald door het dagloon in het stelsel van de vijfdaagse werkweek te delen door 8.

7.6. Overeenkomstig artikel 27 van de ~~Wet~~ op de Arbeidsovereenkomsten is elke begonnen dag geheel verschuldigd.

- 9 -

CHAPITRE IV. - Sursalaire

Art. 8.

Rémunération du travail supplémentaire.

Si un sursalaire est dû, celui-ci s'élève à 50 p.c. du salaire horaire fixé à l'article 7.5. de la présente convention collective.

Lorsque le temps de travail tombe le dimanche ou pendant les jours de repos accordés en vertu de la législation sur les jours fériés payés, le salaire ordinaire est augmenté de 100 p.c.

Le sursalaire calculé sur le salaire ordinaire est payé par l'employeur avec la période de paie au cours de laquelle ce travail supplémentaire a été effectué.

CHAPITRE V. - Rémunération du repos compensatoire

Art. 9. Rémunération du repos compensatoire

Le repos compensatoire sera payé sur base du salaire applicable au moment où le repos compensatoire est pris.

Art. 10. Prise de repos compensatoire

Le repos compensatoire est pris d'un commun accord entre parties pendant le délai et suivant les dispositions fixés par la loi.

HOOFDSTUK IV. - Overloon

Art. 8.

Bezoldiging van het overwerk.

Indien overloon verschuldigd is, bedraagt dit 50 pct. van het uurloon bepaald in artikel 7.5. van deze collectieve arbeidsovereenkomst.

Het gewone loon wordt met 100 pct. verhoogd wanneer de arbeidstijd valt op zondag of op de rustdagen toegekend krachtens de wetgeving op de betaalde feestdagen.

Het overloon berekend op het gewone loon wordt door de werkgever betaald samen met de betaalperiode tijdens dewelke het overwerk werd verricht.

HOOFDSTUK V. - Bezoldiging van de inhaalrust

Art. 9. Bezoldiging van de inhaalrust.

De inhaalrust zal betaald worden op basis van het loon toepasselijk op het ogenblik dat de inhaalrust wordt genomen.

Art. 10. Het nemen van inhaalrust.

De inhaalrust wordt genomen in overleg tussen partijen tijdens en volgens de bij de wet vastgelegde termijn en bepalingen.

- 10 -

CHAPITRE VI. - Indemnités

Art. 11. Une indemnité forfaitaire est accordée pour chaque heure de temps de liaison.

Au 01.01.1985, elle est fixée à :

200,- F pour les classes salariales suivantes :

- convoyeur-manoeuvre
- chauffeur d'un véhicule dont la charge utile est inférieure à 7 tonnes.

210,- F pour les classes salariales suivantes :

- chauffeur d'un véhicule dont la charge utile est de 7 tonnes à moins de 15 tonnes
- chauffeur d'un véhicule dont la charge utile est égale ou supérieure à 15 tonnes.

Les indemnités de liaison sont portées à 300 F lorsque le temps de liaison tombe un dimanche ou un jour férié en vertu de la législation sur les jours fériés.

Ce montant sera renégocié au cours du premier trimestre de chaque année civile en fonction de la hausse du coût de la vie, et pour la première fois en 1986.

HOOFDSTUK VI. - Vergoedingen

Art. 11. Voor ieder uur overbruggingstijd wordt een forfaitaire vergoeding toegekend :

Op 01.01.1985 is deze vastgesteld op :

200,- F voor de volgende loonklassen :

- handlanger-begeleider
- chauffeur van een voertuig met een nuttig laadvermogen van minder dan 7 ton.

210,- F voor de volgende loonklassen :

- chauffeur van een voertuig tussen 7 en 15 ton nuttig laadvermogen
- chauffeur van een voertuig meer dan 15 ton nuttig laadvermogen.

De overbruggingsvergoedingen worden op 300 F gebracht wanneer de overbruggingstijd valt op een zondag of een feestdag krachtens de wetgeving betreffende de feestdagen.

Tijdens het eerste kwartaal van ieder kalenderjaar zal over dit bedrag opnieuw onderhandeld worden in functie van de stijging van de levensduurte, en voor de eerste maal in 1986.

- 11 -

Ce nouveau montant entrera en vigueur le 1er avril de l'année civile en cours.

Dit nieuw bedrag zal op 1 april van het lopend kalenderjaar in voege treden.

CHAPITRE VII. - Dispositions finales

HOOFDSTUK VII. - Slotbepalingen

Art. 12. Les parties signataires marquent explicitement leur accord à propos du maintien de la paix sociale pendant la durée de la présente convention collective de travail dans l'ensemble du secteur du transport de choses et dans chaque entreprise en particulier. Pour autant que cette convention collective de travail, ainsi que les autres conventions en vigueur soient respectées, elles s'abstiendront de toute action, y compris la grève, susceptible de menacer directement ou indirectement la paix sociale.

Art. 12. De ondertekenende partijen gaan uitdrukkelijk akkoord de sociale vrede gedurende de duur van deze collectieve arbeidsovereenkomst te bewaren in de ganse sector van het vervoer van zaken en in elke onderneming afzonderlijk. Voor zover deze collectieve arbeidsovereenkomst alsmede de overige van kracht zijnde overeenkomsten worden nageleefd, zullen zij zich onthouden van elke actie, staking inbegrepen, die rechtstreeks of onrechtstreeks de sociale vrede in het gedrag zou kunnen brengen.

CHAPITRE VIII. - Diffusion et respect

HOOFDSTUK VIII. - Propageren en naleving

Art. 13 En vue de faire appliquer les conventions collectives, les parties conviennent :

Art. 13. Met de bedoeling de collectieve overeenkomsten te doen toepassen komen de partijen overeen :

1. de rédiger une brochure dont le contenu est le suivant :
 - le texte in extenso de la nouvelle convention collective de travail;
 - indication d'un certain nombre d'exemples ayant trait au contenu et à la mise en oeuvre de la nouvelle convention collective de travail;

1. een brochure op te stellen met de volgende inhoud :
 - opname in extenso van de nieuwe collectieve arbeidsovereenkomst;
 - opname van een aantal voorbeelden met betrekking tot de inhoud en de uitwerking van de nieuwe collectieve arbeidsovereenkomst;

- 12 -

2. d'établir deux documents-types, à savoir :

- une feuille journalière de prestations en double à signer par les 2 parties.

- une fiche de salaire-type.

Le modèle de la feuille de prestations est annexé à la présente convention collective de travail.

3. En vue de faire appliquer les conventions collectives, les parties conviennent d'établir une feuille journalière de prestations valable en droit uniquement pour le calcul du salaire, et via un programme informatique reconnu comme tel par la Commission paritaire du transport.

CHAPITRE IX. - Validité

Art. 14. La présente convention collective de travail entre en vigueur le 01.01.1985. Elle est conclue pour une durée indéterminée

La présente convention collective de travail remplace la convention collective de travail du 22 décembre 1977 (modifiée par la convention collective de travail du 12 janvier 1979).

2. twee type-documenten op te stellen, te weten :

- prestatieblad in dubbel door beide partijen te ondertekenen;

- type loonfiche.

Het model van het prestatieblad is bij deze collectieve arbeidsovereenkomst gevoegd.

3. Met de bedoeling collectieve overeenkomsten te doen toepassen, komen de partijen overeen een dagelijks prestatieblad op te stellen enkel en alleen rechtsgeldig voor de berekening van het loon, en via een softwareprogramma als dusdanig erkend door het Paritair Comité voor het vervoer.

HOOFDSTUK IX. - Geldigheid

Art. 14. Deze collectieve arbeidsovereenkomst treedt in werking op 1 januari 1985. Zij is gesloten voor onbepaalde tijd.

Deze collectieve arbeidsovereenkomst vervangt de collectieve arbeidsovereenkomst van 22 december 1977 (gewijzigd door de collectieve arbeidsovereenkomst van 12 januari 1979).

- 13 -

Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes.

Cette dénonciation doit être faite au moins trois mois à l'avance par lettre recommandée à la poste, adressée au Président de la Commission paritaire du transport, qui en avisera sans délai les parties concernées.

Le délai de trois mois prend cours à la date d'envoi de la lettre recommandée précitée.

Zij kan door elk van de contracterende partijen worden opgezegd.

Deze opzegging moet minstens drie maanden op voorhand geschieden bij een ter post aangetekende brief, gericht aan de Voorzitter van het Paritair Comité voor het vervoer, die er zonder verwijl de betrokken partijen van in kennis zal stellen.

De termijn van drie maanden begint te lopen vanaf de datum van verzending van bovengenoemd aangetekend schrijven.

Convention collective de travail du 25 janvier 1985

Fixation du montant de l'allocation sociale supplémentaire annuelle et de la prime de fin d'année prévues aux statuts du « Fonds social pour le transport de choses par véhicules automobiles ».

CHAPITRE Ier. — Champ d'application

Article 1er. La présente convention collective de travail s'applique :

a) aux employeurs des entreprises ressortissant à la Commission paritaire du transport et s'occupant du transport rémunéré de choses par véhicules automobiles, à l'exclusion des entreprises de déménagements et de taxis-camionnettes;

b) aux ouvriers et ouvrières occupés par les employeurs visés au a).

CHAPITRE II*Montants de l'allocation sociale supplémentaire et de la prime de fin d'année*

Art. 2. En exécution des dispositions de l'article 14 des statuts fixés par la convention collective de travail du 19 juillet 1973, conclue au sein de la Commission paritaire nationale du transport, instituant un fonds de sécurité d'existence, dénommé « Fonds social pour le transport de choses par véhicules automobiles » et fixant ses statuts, modifiée par les conventions collectives de travail des 7 septembre 1978, 16 novembre 1979, et 27 juin 1980, respectivement rendues obligatoires par les arrêtés royaux des 5 décembre 1973, 17 janvier 1979, 5 juin 1980 et 16 janvier 1981, les montants sont fixés comme suit :

a) allocation sociale supplémentaire :

— 2 300 F pour ce qui concerne l'année 1984 (payable en 1985);

— 2 300 F pour ce qui concerne l'année 1985 (payable en 1986);

— l'allocation sociale supplémentaire relative à l'année 1986 (payable en 1987) fera l'objet de nouvelles négociations.

b) prime de fin d'année, visée aux articles 9 à 12 des mêmes statuts :

— pour l'année 1984, payable fin 1984 :

90 fois le salaire horaire fixé par la Commission paritaire du transport pour le chauffeur d'un véhicule de 7 à 15 tonnes de charge utile, et d'application le 1er janvier 1984.

Cette prime de fin d'année reste inchangée jusqu'à l'expiration de la loi sociale de redressement.

A l'expiration de la loi sociale de redressement, la prime de fin d'année sera augmentée pendant deux années consécutives d'une tranche annuelle s'élevant à 5 fois le salaire horaire fixé par la Commission paritaire du transport pour un chauffeur d'un véhicule de 7 à 15 tonnes de charge utile, et d'application au premier janvier de l'année civile visée.

En vue d'obtenir une attribution plus équitable de la prime de fin d'année, les parties conviennent de rechercher une révision globale des modalités d'octroi, ainsi que des montants, pour la prime de fin d'année payable à partir de 1986.

CHAPITRE III. — Paix sociale

Art. 3. Les parties signataires marquent leur accord de maintenir la paix sociale pendant la durée de la présente convention collective de travail, dans l'ensemble du secteur du transport de choses et dans chaque entreprise en particulier, pour autant que cette convention collective de travail ainsi que les autres conventions en vigueur soient observées.

Elles se garderont de toute action, y compris la grève, susceptible de porter atteinte directement ou indirectement à la paix sociale.

CHAPITRE IV. — Validité

Art. 4. La présente convention collective de travail entre en vigueur le 31 décembre 1984 et est conclue pour une durée indéterminée.

Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes à condition qu'un délai de trois mois soit respecté. Cette dénonciation est notifiée par lettre recommandée à la poste au président de la Commission paritaire du transport. Le délai de trois mois prend cours à partir de la date à laquelle la lettre recommandée est envoyée au président.

Le Président de la Commission paritaire du transport en avisera sans délai les parties intéressées.

Vu pour être annexé à l'arrêté royal du 18 avril 1985.

Modification des statuts du « Fonds social
pour le transport de choses par véhicules automobiles »

Article 1^{er}. La présente convention collective de travail s'applique :

a) aux employeurs des entreprises qui ressortissent à la Commission paritaire du transport et s'occupent du transport rémunéré de choses par véhicules automobiles, à l'exclusion des entreprises de déménagement et de taxis-camionnettes;

b) aux ouvriers et ouvrières occupés par les employeurs visés au a).

Art. 2. L'article 17 des statuts fixés par la convention collective de travail du 19 juillet 1973, conclue au sein de la Commission paritaire nationale du transport, instituant un fonds de sécurité d'existence dénommé « Fonds social pour le transport de choses par véhicules automobiles » et fixant ses statuts, rendue obligatoire par arrêté royal du 5 décembre 1973, modifié par la convention collective de travail du 9 février 1984, est remplacé par les dispositions suivantes :

« Article 17. La cotisation des employeurs est fixée, pour le premier trimestre 1985, à 5 p.c. des salaires entrant en ligne de compte pour le calcul des cotisations relatives à l'assurance chômage.

Ladite cotisation est réduite à 3 p.c. au cours des deuxième et troisième trimestres 1985.

A partir du 1^{er} octobre 1985, la cotisation est portée à nouveau à 5 p.c. »

Art. 3. La présente convention collective de travail entre en vigueur le 1^{er} janvier 1985 et est conclue pour une durée indéterminée.

Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes à condition qu'un délai de trois mois soit respecté; cette dénonciation est notifiée par lettre recommandée à la poste au président de la Commission paritaire du transport. Le délai de trois mois prend cours à partir de la date à laquelle la lettre recommandée est envoyée au président.

Vu pour être annexé à l'arrêté royal du 18 avril 1985.

18 AVRIL 1985. — Arrêté royal rendant obligatoire la convention collective de travail du 25 janvier 1985, conclue au sein de la Commission paritaire du transport, fixant les montants de l'allocation sociale supplémentaire annuelle et de la prime de fin d'année prévues aux statuts du « Fonds social pour le transport de choses par véhicules automobiles » (1)

BAUDOUIN, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 7 janvier 1958 concernant les Fonds de sécurité d'existence, notamment l'article 2;

Vu la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires, notamment l'article 28;

Vu la convention collective de travail du 19 juillet 1973, conclue au sein de la Commission paritaire nationale du transport, instituant un fonds de sécurité d'existence dénommé « Fonds social pour le transport de choses par véhicules automobiles » et fixant ses statuts, rendue obligatoire par arrêté royal du 5 décembre 1973, notamment l'article 14 des statuts, modifié par la convention collective de travail du 12 décembre 1974, rendue obligatoire par arrêté royal du 7 octobre 1975;

Vu la demande de la Commission paritaire du transport;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Emploi et du Travail,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Est rendue obligatoire la convention collective de travail du 25 janvier 1985, reprise en annexe, conclue au sein de la Commission paritaire du transport, fixant les montants de l'allocation sociale supplémentaire annuelle et de la prime de fin d'année prévues aux statuts du « Fonds social pour le transport de choses par véhicules automobiles ».

Art. 2. Notre Ministre de l'Emploi et du Travail est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 18 avril 1985.

25 AVRIL 1986. — Arrêté royal relatif à la durée du travail de certains ouvriers occupés dans les entreprises de transport de choses (1)

BAUDOUIN, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 16 mars 1971 sur le travail, notamment les articles 16, alinéa 3, 19, alinéa 3, 1^o et l'article 24, § 1er, 2^o modifié par l'arrêté royal n^o 225 du 7 décembre 1983 et par la loi du 22 janvier 1985;

Vu l'avis et en ce qui concerne l'exécution de l'article 19, alinéa 3, de la loi du 16 mars 1971 précitée, vu la demande de la Commission paritaire du transport;

Vu les lois sur le Conseil d'Etat coordonnées le 12 janvier 1973, notamment l'article 3, § 1er, modifié par la loi du 9 août 1980;

Vu l'urgence;

Considérant que la sécurité juridique des relations de travail exige que les dispositions réglementaires nécessaires soient prises sans retard;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Emploi et du Travail,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1er. Le présent arrêté s'applique :

1^o aux ouvriers des entreprises ressortissant à la Commission paritaire du transport et s'occupant de transport rémunéré de choses par véhicules automobiles, à l'exclusion des entreprises de déménagement et des entreprises de taxis-camionnettes;

2^o aux employeurs qui occupent les ouvriers visés au 1^o;

Art. 2. Pour la détermination de la durée du travail, ne sont pas considérés comme temps pendant lesquels l'ouvrier est à la disposition de l'employeur :

a) le temps d'attente se rapportant aux faits de douane, de quarantaine ou médicaux;

b) le temps pendant lequel l'ouvrier reste à bord ou à proximité du véhicule, en vue d'assurer la sécurité du véhicule et des marchandises, mais ne fournit aucun travail;

c) le temps passé sur la couchette ou dans la cabine de couchage pendant le trajet;

(1) Références au *Moniteur belge* :

Loi du 16 mars 1971, *Moniteur belge* du 30 mars 1971.

Arrêté royal n^o 225 du 7 décembre 1983, *Moniteur belge* du 15 décembre 1983.

Loi du 22 janvier 1985, *Moniteur belge* du 24 janvier 1985.

d) le temps consacré aux repas;

e) le temps correspondant aux interruptions du temps de conduite prévues à l'article 7 du règlement C.E.E. n° 3820/85 du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route;

f) le temps pendant lequel aucun travail n'est presté, mais au cours duquel la présence à bord ou à proximité du véhicule est requise aux fins de respecter les règlements sur la circulation ou d'assurer la sécurité routière;

Art. 3. Les limites de la durée du travail fixées par les articles 19 et 20 de la loi du 16 mars 1971 sur le travail peuvent être dépassées à condition qu'il ne soit pas travaillé plus de 48 heures au cours d'une semaine, 92 heures au cours de deux semaines consécutives et à condition que la durée hebdomadaire de travail fixée par la loi ou par une convention collective de travail soit respectée en moyenne sur une période d'un trimestre au maximum.

Art. 4. Le repos compensatoire auquel ont droit les ouvriers occupés au travail le dimanche est octroyé dans les treize jours qui suivent le dimanche.

Art. 5. L'arrêté royal du 4 juin 1974 relatif à la durée du travail de certains ouvriers occupés dans les entreprises de transport de choses est abrogé.

L'article 2 de cet arrêté royal reste toutefois en vigueur jusqu'à l'entrée en vigueur du règlement C.E.E. n° 3820/85 du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route.

Art. 6. Le présent arrêté entre en vigueur le 1er juillet 1985.

Art. 7. Notre Ministre de l'Emploi et du travail est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 25 avril 1986.

BAUDOUIN

Par le Roi :

Le Ministre de l'Emploi et du Travail,

M. HANSENNE

10 OCTOBRE 1986. — Arrêté royal rendant obligatoire la convention collective de travail du 25 juillet 1986, conclue au sein de la Commission paritaire du transport, modifiant la convention collective de travail du 25 janvier 1985, fixant les montants des indemnités de séjour et de rafraîchissement dans les entreprises de transport de choses par véhicules automobiles (1)

BAUDOUIN, Roi des Belges.

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires, notamment l'article 28;

Vu la convention collective de travail du 25 janvier 1985, conclue au sein de la Commission paritaire du transport, fixant les montants des indemnités de séjour et de rafraîchissement dans les entreprises de transport de choses par véhicules automobiles, rendue obligatoire par arrêté royal du 22 juillet 1985, notamment les articles 3, 4 et 5;

Vu la demande de la Commission paritaire du transport;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Emploi et du Travail,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Est rendue obligatoire la convention collective de travail du 25 juillet 1986, reprise en annexe, conclue au sein de la Commission paritaire du transport, modifiant la convention collective de travail du 25 janvier 1985, fixant les montants des indemnités de séjour et de rafraîchissement dans les entreprises de transport de choses par véhicules automobiles.

Art. 2. Notre Ministre de l'Emploi et du Travail est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 10 octobre 1986.

Annexe

Commission paritaire du transport

Convention collective de travail du 25 juillet 1986

Modification de la convention collective de travail du 25 janvier 1985, conclue au sein de la Commission paritaire du transport, fixant les montants des indemnités de séjour et de rafraîchissement dans les entreprises de transport de choses par véhicules automobiles

Article 1^{er}. L'article 3 de la convention collective de travail du 25 janvier 1985, conclue au sein de la Commission paritaire du transport, fixant les montants des indemnités de séjour et de rafraîchissement dans les entreprises de transport de choses par véhicules automobiles, est remplacé par les dispositions suivantes :

• Art. 3. Une indemnité forfaitaire minimum est accordée aux ouvriers lorsque par suite de nécessité de service, ils sont obligés de loger à l'extérieur de leur domicile ou du lieu de travail prévu dans leur contrat de travail.

3.1. Une indemnité de séjour forfaitaire de FB 775 est accordée par tranche complète de 24 heures lorsque le temps de travail et le temps de liaison cumulés précédant le repos de nuit sont supérieurs à 9 heures et que l'absence prolongée du domicile atteint ou dépasse 24 heures successives.

3.2. Une indemnité de séjour forfaitaire de FB 310 est accordée lorsque l'absence prolongée du domicile est inférieure à la limite prévue à l'article 3.1. supra et qu'elle se limite à une seule nuitée.

3.3. Une indemnité forfaitaire complémentaire de FB 206 y est ajoutée en cas d'application de l'article 7.4. de la convention collective de travail du 25 janvier 1985, fixant les conditions de travail et les salaires des membres d'équipage occupés dans les entreprises de transport routier de marchandises pour compte de tiers, rendue obligatoire par arrêté royal du 22 juillet 1985, publié au *Moniteur belge*

Art. 2. L'article 4 de la même convention collective de travail est remplacé par les dispositions suivantes :

• Art. 4. Les indemnités forfaitaires prévues à l'article 2 seront rediscutées au cours du premier trimestre de chaque année civile en fonction des frais de séjour à l'étranger.

Les nouveaux montants forfaitaires entreront en vigueur le 1^{er} avril de l'année civile en cours. »

Art. 3. L'article 5 de la même convention collective de travail est remplacé par les dispositions suivantes :

• Art. 5.5.1. Indemnité de rafraîchissement forfaitaire minimum.

5.1.1. Lorsque le temps de travail et le temps de liaison cumulés excèdent 8 heures par jour ou 40 heures par semaine, une indemnité de rafraîchissement est accordée pour les heures de liaison situées au-delà de ces limites.

5.1.2. Cette indemnité forfaitaire de rafraîchissement s'élève à FB 95 l'heure pour les 5 premières heures de liaison situées au-delà des limites précitées. Le total des heures de liaison suivantes est multiplié par 95 et divisé par 2 sur base hebdomadaire.

5.2. Ce montant forfaitaire sera revu au cours du premier trimestre de chaque année civile en fonction de l'évolution du coût de la vie.

5.3. Par rafraîchissement, on entend la consommation de boissons non-alcoolisées.

Les nouveaux montants forfaitaires entreront en vigueur le 1^{er} avril de l'année civile en cours. »

Art. 4. La présente convention collective de travail entre en vigueur le 1^{er} avril 1986. Elle est conclue pour une durée indéterminée.

Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes.

Cette dénonciation doit être faite, au moins trois mois à l'avance par lettre recommandée à la poste, adressée au président de la Commission paritaire du transport, qui en avisera sans délai les parties intéressées.

Le délai de trois mois prend cours à partir de la date d'envoi de la lettre recommandée précitée.

Vu pour être annexé à l'arrêté royal du 10 octobre 1986.

Annexe

Commission paritaire du transport

Convention collective de travail du 31 mars 1987

Modification de la convention collective de travail du 25 janvier 1985, conclue au sein de la Commission paritaire du transport, fixant le montant des indemnités de séjour et de rafraîchissement dans les entreprises de transport de choses par véhicules automobiles

Article 1er. Dans le titre de la convention collective de travail du 25 janvier 1985, conclue au sein de la Commission paritaire du transport, fixant le montant des indemnités de séjour et de rafraîchissement dans les entreprises de transport de choses par véhicules automobiles, les termes « indemnités de rafraîchissement » sont remplacés par les termes « indemnités R.G.P.T. ».

Art. 2. L'article 5 de la même convention collective de travail, modifié par la convention collective de travail du 25 juillet 1986, rendue obligatoire par arrêté royal du 10 octobre 1986, est remplacé par :

« Art. 5.1. Indemnité R.G.P.T. forfaitaire minimum.

Art. 5.1.1. L'indemnité R.G.P.T. est accordée à titre de remboursement des frais occasionnés par le personnel roulant en dehors du siège de l'entreprise, tel que défini dans le règlement de travail, mais qui sont propres à l'entreprise. L'indemnité R.G.P.T. doit être mentionnée sur la fiche 261.10 des travailleurs sous la rubrique « frais propres à l'employeur ».

Art. 5.1.2. L'indemnité visée à l'article 5.1. trouve son origine dans les dispositions du R.G.P.T. qui s'appliquent aux travailleurs sédentaires (Titre II, chapitre II, section II du Règlement général pour la Protection du Travail).

Vu le caractère mobile de la profession de chauffeur, qui empêche les entreprises de transport d'assurer un certain nombre d'équipements sanitaires (tels que par exemple les lavoirs, les réfectoires, les toilettes, les boissons, etc.), il y a nécessairement lieu de recourir aux installations privées existantes.

Art. 5.1.3. Par heure de présence complète ou partielle, une indemnité R.G.P.T. de 20 F est octroyée aux ouvriers, étant entendu que l'indemnité ne peut dépasser le montant de 240 F en moyenne par jour.

Au cours du premier trimestre de chaque année civile, ce montant forfaitaire fera l'objet d'une révision en fonction de l'augmentation réelle de ces coûts pendant l'année écoulée. »

Art. 3. La présente convention collective de travail entre en vigueur le 1er mars 1987.

Elle est conclue pour une durée indéterminée.

Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes.

Cette dénonciation doit s'effectuer au moins trois mois à l'avance, par lettre recommandée adressée au président de la Commission paritaire du transport, qui en informera les parties concernées sans délai.

Le délai de trois mois prend cours à la date de l'envoi de la lettre recommandée précitée.

Vu pour être annexé à l'arrêté royal du 9 septembre 1987.

Le Ministre de l'Emploi et du Travail,
M. HANSENNE

18 JUIN 1987. — Arrêté royal rendant obligatoire la convention collective de travail (n° 42) du 2 juin 1987, conclue au sein du Conseil national du Travail, relative à l'introduction de nouveaux régimes de travail dans les entreprises (1)

BAUDOUIN, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires, notamment l'article 28;

Vu la loi du 17 mars 1987 relative à l'introduction de nouveaux régimes de travail dans les entreprises;

Vu la convention collective de travail n° 5 du 24 mai 1971 concernant le statut des délégations syndicales du personnel des entreprises, notamment l'article 8, 2° et 6° et l'article 11;

Vu la convention collective de travail n° 9 du 9 mars 1972 coordonnant les accords nationaux et les conventions collectives de travail relatifs aux conseils d'entreprise, conclus au sein du Conseil national du Travail, notamment les articles 3, 5 et 10;

Vu la convention collective de travail n° 39 du 13 décembre 1983 concernant l'information et la concertation sur les conséquences sociales de l'introduction des nouvelles technologies, notamment les articles 2, 3 et 4;

Vu la demande du Conseil national du Travail de rendre obligatoire la convention collective de travail n° 42 du 2 juin 1987 relative à l'introduction de nouveaux régimes de travail dans les entreprises;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Emploi et du Travail,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1er. Est rendue obligatoire la convention collective de travail (n° 42), reprise en annexe, conclue le 2 juin 1987, au sein du Conseil national du Travail relative à l'introduction de nouveaux régimes de travail dans les entreprises.

Art. 2. Notre Ministre de l'Emploi et du Travail est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 18 juin 1987.

BAUDOUIN

Par le Roi :

Le Ministre de l'Emploi et du Travail,

M. HANSENNE

Annexe

Conseil national du Travail

*Convention collective de travail n° 42 du 2 juin 1987
relative à l'introduction de nouveaux régimes de travail
dans les entreprises*CHAPITRE 1^{er}*Portée et champ d'application de la convention*

Article 1^{er}. La présente convention vise à permettre l'introduction de nouveaux régimes de travail au sein des entreprises, suite à une négociation intervenant au niveau de la commission paritaire et/ou au niveau de l'entreprise.

Art. 2. La présente convention s'applique aux régimes de travail visés dans le cadre de la loi du 17 mars 1987 relative à l'introduction de nouveaux régimes de travail dans les entreprises.

Conformément à la loi du 17 mars 1987, on entend par nouveaux régimes de travail ceux qui visent à permettre l'extension ou l'adaptation du temps d'exploitation de l'entreprise et à promouvoir l'emploi.

La nouvelle législation offre une possibilité supplémentaire ou alternative à celles qui existent dans le cadre de la loi sur le travail du 16 mars 1971 tels par exemple les arrêtés royaux sectoriels, en matière de repos du dimanche et de durée du travail, sans qu'on puisse déroger aux dispositions concernant le travail de nuit des travailleuses.

Les employeurs ont donc le choix entre les formules prévues par la loi du 16 mars 1971 et la nouvelle législation, dans le cadre, les limites et selon les procédures respectives de ces deux instruments juridiques sauf évidemment dans les cas non prévus dans le cadre de la loi du 16 mars 1971 où seule la nouvelle législation est d'application.

En ce qui concerne les expériences d'aménagement du temps de travail effectuées dans les entreprises dans le cadre de l'arrêté royal n° 179 du 30 décembre 1982 et des modifications subséquentes de celui-ci, les règles suivantes ont été retenues :

- les expériences en cours restent régies par cette législation;
- les employeurs et les travailleurs qui ressortissent au champ d'application de la présente convention collective ne pourront plus faire appel aux dispositions de l'arrêté royal n° 179;
- ceci implique que pour les employeurs et travailleurs relevant des commissions paritaires qui sont exclues du champs d'application de la présente convention collective, l'arrêté royal n° 179 reste d'application tant que ces commissions paritaires n'ont pas été intégrées dans le champ d'application de la convention ou qu'une solution uniforme n'a pas été dégagée pour celles-ci.

T.E.R.

Art. 3. La présente convention est applicable aux employeurs ainsi qu'aux travailleurs qui tombent sous l'application des dispositions de la loi du 18 mars 1971 sur le travail en ce qui concerne le repos du dimanche et/ou la durée du travail à l'exclusion des employeurs et des travailleurs relevant des commissions paritaires suivantes :

- la Commission paritaire n° 119 du commerce alimentaire, à l'exclusion des travailleurs occupés à des activités du commerce alimentaire de gros;
- la Commission paritaire n° 201 du commerce de détail indépendant;
- la Commission paritaire n° 202 des magasins d'alimentation à succursales multiples;
- la Commission paritaire n° 311 des grandes entreprises de vente au détail;
- la Commission paritaire n° 312 des grands magasins.

CHAPITRE II. — *Information préalable*

Art. 4. Lorsque l'employeur envisage l'introduction de nouveaux régimes de travail, il est tenu de fournir aux travailleurs une information préalable et écrite sur le type de système de travail et les facteurs qui justifient son introduction.

Lorsqu'il existe, cette information est donnée au conseil d'entreprise. A défaut de celui-ci, l'information est donnée à la délégation syndicale. A défaut de celle-ci, l'information est donnée à chaque travailleur individuellement.

CHAPITRE III. — *Modalités d'application*

Art. 5. a) Les travailleurs concernés par l'introduction des nouveaux régimes de travail doivent être occupés dans le cadre d'un contrat de travail à durée indéterminée. Toutefois, ils peuvent être occupés dans le cadre d'un contrat de travail conclu pour une durée déterminée ou pour un travail nettement défini, dans les branches d'activité, les entreprises et pour les catégories de travailleurs où cette forme de contrat correspond à l'usage.

b) Dans la mesure où tous les travailleurs de l'entreprise ou d'une division d'entreprise ne sont pas visés par l'introduction des nouveaux régimes de travail, l'insertion des travailleurs dans le cadre de ceux-ci ne peut se faire que sur une base volontaire.

CHAPITRE IV. — *Effet sur l'emploi*

Art. 6. L'introduction des nouveaux régimes de travail doit avoir un effet positif en matière d'emploi.

Les modalités d'application de cette disposition sont déterminées au niveau de la commission paritaire et/ou au niveau de l'entreprise.

Commentaire

Il appartient essentiellement au secteur et/ou à l'entreprise d'apprécier ce que l'on entend par effet positif en matière d'emploi. Celui-ci peut notamment résulter d'une augmentation du nombre de travailleurs occupés, de la réduction du nombre de journées de chômage partiel ou de la réduction du nombre de licenciements envisagés dans le cadre de la procédure prévue pour les licenciements collectifs.

CHAPITRE V. — Niveau de la négociation

Art. 7. a) Les commissions paritaires déterminent leur rôle de manière autonome par convention collective de travail, conformément à la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires.

b) Les conventions collectives de travail conclues au niveau de la commission paritaire peuvent toujours être complétées et précisées au niveau de l'entreprise.

c) A défaut de convention collective de travail conclue au niveau de la commission paritaire dans le délai de six mois à dater de la saisine du Président de la commission paritaire par la partie la plus diligente, la négociation peut se faire au niveau de l'entreprise dans les conditions fixées au chapitre VI et conformément aux procédures prévues aux articles 6 et 7 de la loi du 17 mars 1987 relative à l'introduction de nouveaux régimes de travail dans les entreprises.

Commentaire

Le délai de six mois prévu à cet article 7, c) constitue un délai maximum dans la mesure où un accord peut intervenir au niveau de la commission paritaire avant l'expiration de ce délai de six mois.

CHAPITRE VI. — Négociation au niveau de l'entreprise, à défaut de convention conclue au niveau de la commission paritaire

Art. 8. La négociation au niveau de l'entreprise doit porter au moins sur les éléments suivants :

— le régime d'organisation du temps de travail, en ce compris notamment la durée du travail, les horaires de travail, les pauses et les intervalles de repos;

— les conditions de travail;

— les modalités en matière d'effet sur l'emploi;

— lorsqu'il existe une délégation syndicale, la représentation syndicale compte tenu du régime de travail conformément à l'article 8, 2° et 6° de la convention n° 5 concernant le statut des délégations syndicales du personnel des entreprises;

— les modalités relatives à l'évaluation périodique et au contrôle du nouveau régime.

Commentaire

A défaut de convention collective de travail conclue au sein de la commission paritaire, un nouveau régime de travail peut être introduit au niveau de l'entreprise moyennant le respect des règles prévues aux articles 6 et 7 de la loi du 17 mars 1987.

CHAPITRE VII

Durée, entrée en vigueur, révision et dénonciation

Art. 9. La présente convention est conclue pour une période indéterminée.

Elle entre en vigueur à la même date que la loi du 17 mars 1987 relative à l'introduction de nouveaux régimes de travail dans les entreprises.

Elle pourra, en tout ou en partie, être révisée ou dénoncée à la demande de la partie signataire la plus diligente, moyennant un préavis de six mois.

L'organisation qui prend l'initiative de la révision ou de la dénonciation doit en indiquer les motifs et déposer des propositions d'amendement. Les autres organisations s'engagent à les discuter au sein du Conseil national du Travail, dans le délai d'un mois de leur réception.

Vu pour être annexé à l'arrêté royal du 18 juin 1987.

Commission paritaire du transport**Convention collective de travail du 31 mars 1987**

Modification de la convention collective de travail du 25 janvier 1985, conclue au sein de la Commission paritaire du transport, fixant le montant des indemnités de séjour et de rafraîchissement dans les entreprises de transport de choses par véhicules automobiles

Article 1er. Dans le titre de la convention collective de travail du 25 janvier 1985, conclue au sein de la Commission paritaire du transport, fixant le montant des indemnités de séjour et de rafraîchissement dans les entreprises de transport de choses par véhicules automobiles, les termes « indemnités de rafraîchissement » sont remplacés par les termes « indemnités R.G.P.T. ».

Art. 2. L'article 5 de la même convention collective de travail, modifié par la convention collective de travail du 25 juillet 1986, rendue obligatoire par arrêté royal du 10 octobre 1986, est remplacé par :

« Art. 5.1. Indemnité R.G.P.T. forfaitaire minimum.

Art. 5.1.1. L'indemnité R.G.P.T. est accordée à titre de remboursement des frais occasionnés par le personnel roulant en dehors du siège de l'entreprise, tel que défini dans le règlement de travail, mais qui sont propres à l'entreprise. L'indemnité R.G.P.T. doit être mentionnée sur la fiche 281.10 des travailleurs sous la rubrique « frais propres à l'employeur ».

Art. 5.1.2. L'indemnité visée à l'article 5.1. trouve son origine dans les dispositions du R.G.P.T. qui s'appliquent aux travailleurs sédentaires (Titre II, chapitre II, section II du Règlement général pour la Protection du Travail).

Vu le caractère mobile de la profession de chauffeur, qui empêche les entreprises de transport d'assurer un certain nombre d'équipements sanitaires (tels que par exemple les lavoirs, les réfectoires, les toilettes, les boissons, etc.), il y a nécessairement lieu de recourir aux installations privées existantes.

Art. 5.1.3. Par heure de présence complète ou partielle, une indemnité R.G.P.T. de 20 F est octroyée aux ouvriers, étant entendu que l'indemnité ne peut dépasser le montant de 240 F en moyenne par jour.

Au cours du premier trimestre de chaque année civile, ce montant forfaitaire fera l'objet d'une révision en fonction de l'augmentation réelle de ces coûts pendant l'année écoulée. »

Art. 3. La présente convention collective de travail entre en vigueur le 1er mars 1987.

Elle est conclue pour une durée indéterminée.

Elle peut être dénoncée par chacune des parties contractantes.

Cette dénonciation doit s'effectuer au moins trois mois à l'avance, par lettre recommandée adressée au président de la Commission paritaire du transport, qui en informera les parties concernées sans délai.

Le délai de trois mois prend cours à la date de l'envoi de la lettre recommandée précitée.

Vu pour être annexé à l'arrêté royal du 9 septembre 1987.

**A
B
C
GUIDE**

pour les autobus et les autocars



**C.C.S.P.
SECTEUR TRANSPORT**

1. Durée du travail - repos

Les C.C.T. des 22.9.1967 et 31.10.68 (A.R. du 16.9.1969 - M.B. du 1.11.1969) sont toujours d'application aux entreprises d'autobus et d'autocars, en dépit du fait que les C.C.T. ont été passées en exécution de la loi du 15 juillet 1964 et compte tenu de la durée du travail de 45 heures par semaine, qui était d'application en ce temps-là.

Depuis lors, la durée du travail a été ramenée à 38 et 39 heures par semaine et la loi du 16 mars 1971, qu'on appelle communément la loi sur le travail, est d'application.

La C.C.T. de 1967 reste valable pour autant qu'elle n'est pas contraire à des lois publiées par après et des C.C.T., conclues précédemment.

Définition générale de la durée du travail

Loi sur le travail du 16 mars 1971 (M.B. du 30.3.1971 et errata, publiés au M.B. du 12.10.1931).

"On entend par durée du travail, le temps durant lequel le personnel est à la disposition de l'employeur". Article 19.

Ce texte est identique à celui de la loi du 15 juillet 1964.

La signification pratique du critère **"être à la disposition"** a été explicitée par la commission du Sénat. "Pour l'application de la loi sur la durée du travail, le travailleur doit être censé effectuer du travail, quand il se trouve sous les ordres de l'employeur, c'est-à-dire quand il met son activité à la disposition de ce dernier".

Ne peut pas être considéré comme temps de travail le temps de présence, dont le travailleur peut disposer librement sans devoir s'attendre à un appel imprévu et sans devoir exercer une tâche complémentaire (p. ex. : surveillance).

(Documents du Sénat, n° 287 du 18.6.64, p. 19).

1.1. SERVICES PUBLICS D'AUTOBUS

Dispositions propres aux secteurs des services publics et spéciaux d'autobus.

C.C.T. 22.9.1967 et 31.10.1968.

A.R. du 16.9.1969.

M.B. du 1.11.1969.

Article 1.

Pour l'application de la présente convention collective de travail.

- 1° il faut interpréter les termes : **"services publics d'autobus"** et **"services spéciaux d'autobus"** au sens qui leur est donné respectivement par les articles 3 et 11 de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946, portant révision et coordination de la législation, relative au transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles;

- 2° le temps de service journalier ou amplitude est la période, comprise entre deux temps de repos journaliers;
- 3° le stationnement est le temps d'arrêt sur la ligne ou en cours de voyage;
- 4° l'interruption est le temps d'arrêt au dépôt de départ et qui est compris dans le temps de service;
- 5° "les prestations imprévues" visent tout travail effectif et complémentaire à l'horaire, fixé dans le règlement de travail et dont l'ouvrier n'a pas été avisé la veille;
- 6° le temps de service hebdomadaire est la somme des temps de service, répartis sur une semaine calendrier;
- 7° le temps de repos journalier est la période, comprise entre deux temps de service et dont l'ouvrier peut disposer librement.

Sont compris dans le temps de repos :

- a) le temps nécessaire pour s'habiller et pour faire sa toilette avant et après le travail;
- b) le temps nécessaire pour parcourir la distance du domicile ou de la résidence au dépôt de départ et inversement.

1.1.1. Durée du travail - Services publics d'autobus.

C.C.T. du 22 septembre 1967 et du 31 octobre 1968.

A.R. du 16 septembre 1969.

M.B. du 1er novembre 1969.

Article 3

Pour le calcul de la durée du travail, ne sont pas considérés comme temps, durant lequel les ouvriers sont à la disposition de l'employeur :

- 1° les stationnements, ou temps d'arrêt sur la ligne ou au cours du voyage;
- 2° les interruptions, ou temps d'arrêt au dépôt de départ.

Dans les services publics d'autobus, il y a néanmoins quinze minutes de stationnement qui sont considérées comme temps de travail, pour autant toutefois que l'ouvrier n'est pas obligé d'effectuer des prestations de travail effectives de plus longue durée pendant le stationnement.

Temps maximum de travail par jour : 10 heures
(A.R. du 16 septembre 1969 art. 4 - dernier paragraphe).

Durée hebdomadaire du travail : 38 heures par semaine
(C.C.T. du 30 avril 1979 - A.R. 6 septembre 1979 - M.B. du 29 novembre 1979) Art. 9.

La moyenne du temps de travail de deux semaines successives s'élève à 38 heures.

Le début des périodes consécutives de deux semaines est laissé au libre choix de l'employeur, à condition qu'une même journée ne fait partie que d'une seule période de deux semaines.

Cette moyenne peut être portée à 40 heures, si l'ouvrier est soumis au régime de la semaine de 5 jours ou s'il bénéficie de 104 jours de repos par an, non compris les jours fériés. Et pour les 2 heures par semaine en plus, il faut lui accorder toutes les 4 semaines un jour libre non rémunéré. En ce qui concerne la façon de régler les heures supplémentaires, voir 2.1.3.

1.1.2. Temps de service - Services publics d'autobus

C.C.T. 22.9.1967 et 31.10.1968.

A.R. 16.9.1969.

M.B. 1.11.1969.

Article 5

Le temps de service ne peut excéder quatorze heures par jour, ni septante-deux heures par semaine.

Lorsque chaque temps de service journalier comprend quatorze heures, le temps de service hebdomadaire ne peut être réparti sur plus de cinq jours.

Article 6

§ 1. Si, au cours d'un même temps de service, l'ouvrier ne rentre à son dépôt de départ qu'à la fin de son service, au cours duquel un stationnement d'au moins quatre heures consécutives est intervenu, deux de ces heures ne sont pas comprises dans le calcul du temps de service.

§ 2. Si, au cours d'un même temps de service, une coupure d'au moins quatre heures consécutives intervient, soixante minutes de cette période ne sont pas comprises dans le calcul du temps de service.

Il ne peut être fait application des dispositions de l'alinéa précédent que moyennant autorisation de la commission paritaire.

Article 7

Dans les cas visés par l'article 6, §§ 1er ou 2, le temps de service de la semaine, au cours de laquelle il est fait application desdites dispositions, ou de la semaine qui suit cette dernière, ne peut être réparti sur plus de cinq jours.

Remarques :

En application de ce qui précède, la semaine de 5 jours doit être appliquée dans les cas, mentionnés à l'art. 5 et à l'art. 6, § 1 et 2.

Nous prions nos membres de nous prévenir, si le temps de service dépassait les 14 heures.

1.1.3. Temps de repos - Services publics d'autobus

C.C.T. 22.9.1967 et 31.10.1968.

A.R. 16.9.1969.

M.B. 1.11.1969.

Article 8 - Repos minimum par jour.

L'ouvrier a droit à un repos ininterrompu d'au moins dix heures entre deux temps de service journalier.

Article 9 - Dérogation.

Le temps de repos journalier peut être ramené tous les deux jours à huit heures, si le début et la fin du temps de service d'un même ouvrier n'ont pas quotidiennement un caractère identique, à condition que sur deux semaines, la durée moyenne du temps de repos ne soit pas inférieure à dix heures pour cet ouvrier.

Ce temps de repos est également ramené à huit heures si, au cours d'un même temps de service, l'ouvrier ne rentre à son dépôt de départ qu'à la fin de son service, au cours duquel un stationnement d'au moins quatre heures consécutives est intervenu, dont deux heures ne sont pas comprises dans le calcul du temps de service.

Il en va de même, si, au cours d'un même temps de service, une coupure d'au moins quatre heures consécutives intervient, dont soixante minutes ne sont pas comprises dans le calcul du temps de service.

Article 10 - Jour de repos hebdomadaire.

Une fois par semaine, l'ouvrier a droit à un repos d'au moins trente heures consécutives.

Ce temps de repos est de trente-six heures consécutives, si l'hypothèse, avancée à l'article 6, § 2 de la présente convention collective de travail, se réalise le jour précédant celui du repos hebdomadaire ou lorsque le temps de repos commence après dix-neuf heures et avant deux heures.

Cet article 6, § 2 vise la dérogation éventuelle au sujet de l'interruption de plus de quatre heures.

1.2. SERVICES SPECIAUX D'AUTOBUS

Définition : voir 1.1.0.

1.2.1. Durée du travail - Services spéciaux d'autobus.

C.C.T. 22.9.1967 et 31.10.1968.

A.R. 16.9.1969.

M.B. 1.11.1969.

Article 3

Pour le calcul de la durée du travail, ne sont pas considérés comme temps, durant lequel les ouvriers sont à la disposition de l'employeur :

1° *les stationnements, ou temps d'arrêt sur la ligne ou au cours du voyage.*

2° *les interruptions, ou temps d'arrêt au dépôt de départ.*

La durée moyenne du travail est de 39 heures par semaine.

C.C.T. 8 mai 1985.

A.R. 29 août 1985

M.B. du 16 octobre 1985.

1.2.2. Temps de services - Services spéciaux d'autobus.

Dans ce secteur, la même réglementation est d'application qu'aux services publics d'autobus; voir 1.1.2.

Quant à la dérogation, pour laquelle l'autorisation doit être demandée à la commission paritaire, le délai suivant est prévu :

"En ce qui concerne les services spéciaux d'autobus, qui franchissent les frontières, la demande doit être introduite dans les quarante-huit heures qui précèdent le moment où le dépassement de l'amplitude aura lieu.

Pour les autres services spéciaux, la demande doit être introduite par télégramme avant que le dépassement de l'amplitude n'ait lieu".

1.2.3. Temps de repos - Services spéciaux d'autobus.

La réglementation en matière de temps de repos journalier et hebdomadaire, en vigueur dans les services publics d'autobus, est également d'application à ce secteur-ci.

1.3. AUTOCARS**1.3.0. Définitions concernant le secteur des autocars**

Dans le secteur des autocars, il faut tenir compte de différentes sortes d'obligations :

1. La C.C.T. du 8 mai 1985 relative à l'application de la durée hebdomadaire du travail
A.R. du 29 août 1985
M.B. du 12 octobre 1985.
2. L'A.R. du 1er mars 1967
(M.B. du 29 mars 1967).

Temps de roulage par 2 semaines.

Le temps de roulage hebdomadaire ne peut en aucun cas excéder les 90 heures par période de deux semaines consécutives (y compris les heures supplémentaires).

Règlement 3820/85 - art. 6

1.3.2. Temps de service ou amplitude.

C.C.T. du 7 juin 1967 en application de la loi sur la durée du travail.

Lorsqu'il y a un seul conducteur à bord.**Article 8**

Le temps de service ne peut excéder 14 heures. Au cours de la période s'étendant du 1er mars au 30 septembre, il est possible de porter deux fois par semaine calendrier la durée du temps de service à 15 heures.

Règlement 3820/85 :

A condition de ne pas compromettre la sécurité routière, le conducteur peut déroger aux dispositions afin d'assurer la sécurité des personnes et du véhicule. Il faut mentionner le genre et le motif sur la feuille d'enregistrement du tachigraphe (art. 12).

L'horaire doit être conçu de manière telle qu'il est normalement inutile d'invoquer cette disposition.

Lorsqu'il y a deux conducteurs à bord.**Article 10**

Le temps de service ne peut excéder 20 heures. Il peut être prolongé de deux heures (C.C.T. 7 juin 1967).

Remarque

Dans le cadre des conventions nationales, on met l'accent sur le fait qu'une interruption ou un stationnement, au cours desquels on est totalement libre, n'est pas du temps de travail, mais qu'elle est prise en considération comme temps de service.

1.3.3. Temps de repos.**a) Règlement 3820/85.**

- Dans chaque période de 24 heures, le conducteur doit bénéficier d'un temps de repos ininterrompu de 11 heures. Ce temps peut être ramené trois fois par semaine à 9 heures consécutives, à condition qu'un temps de compensation équivalent soit accordé avant la fin de la semaine. **Art. 8-1.**

La période de repos non réduite peut être prise en deux ou trois périodes

de repos à condition qu'il y ait une période de repos ininterrompue de minimum 8 heures et que le total des périodes de repos s'élève à 12 heures au moins.

Art. 8-1.

- S'il y a deux conducteurs à bord, il faut que chacun ait une période ininterrompue de 8 heures de repos dans un délai de 30 heures. **Art. 8-2**

- Le repos hebdomadaire s'élève à 45 heures consécutives. Si le repos est pris au domicile du conducteur ou au point d'attache du véhicule, ce repos peut être ramené à 36 heures ou à 24 heures, si le repos est pris en dehors de ces endroits.

Il faut que les réductions soient prises en une fois à titre de compensation avant la fin de la troisième semaine. **Art. 8-3**

- Un temps de repos hebdomadaire, qui commence en pleine semaine et qui se prolonge, peut être ajouté à l'une ou l'autre semaine. **Art. 8-4**

- Dans le transport de personnes, les temps de repos hebdomadaires de deux semaines consécutives peuvent être réunis. **Art. 8-5**

- La compensation pour des temps de repos réduits doit être ajoutée à un repos journalier ou hebdomadaire. A la demande du conducteur, elle est accordée à l'endroit, où le véhicule est parqué ou au lieu de résidence du conducteur. **Art. 8-6**

- Le temps de repos journalier peut être pris dans un véhicule, à condition que celui-ci soit à l'arrêt et équipé d'une couchette. **Art. 9-6**

- Si le véhicule est transporté par train ou par ferry-boat, le temps de repos journalier peut être interrompu pour autant que les conditions suivantes soient remplies :

la partie du repos, prise à terre, doit pouvoir se situer avant ou après la partie du repos journalier, prise à bord du ferry-boat ou du train;

la période entre les deux parties du repos journalier doit être aussi courte que possible, et ne peut en aucun cas dépasser 1 heure, avant l'embarquement/chargement ou le débarquement/chargement, les formalités douanières étant comprises dans les opérations.

Le temps de repos ainsi interrompu est augmenté de 2 heures (art. 8-9).

b) A.R. du 1er mars 1967 - M.B. du 29 mars 1967.

La couchette doit répondre aux prescriptions suivantes :

1. avoir au moins 1,9 m de long et 0,70 m de large;
2. être équipée de parois latérales ou aménagées de manière à empêcher la chute;
3. être pourvue d'un matelas pneumatique, de draps, de couvertures et d'un oreiller avec taie d'oreiller;
4. séparée des voyageurs par une cloison opaque;
5. un lavabo et une prise de courant pour rasoir électrique;

6. interrupteur accessible en position couchée;
7. reliée par téléphone avec le conducteur;
8. ventilateur;
9. si la couchette est a proximité du moteur, il faut qu'elle en soit séparée par une cloison thermique.

c) *C.C.T. du 7 juin 1967, en exécution de la loi sur la durée du travail.*

Cette C.C.T. n'est déterminante que pour ce qui concerne le temps de repos.

Elle est dépassée en ce qui concerne l'application au règlement 3820/85.
On attend un nouvel A.R., qui n'a pas encore été publié.

2. Salaires et primes

2.1. LIGNES PUBLIQUES D'AUTOBUS.

2.1.1. Liaison des salaires à l'indice des prix à la consommation.

Les salaires sont automatiquement liés aux fluctuations de l'indice des prix à la consommation.

Lorsque la moyenne de l'index de quatre mois consécutifs dépasse l'indice-pivot, les salaires sont augmentés de 2 % à partir du deuxième mois, qui suit.

P.e. : la moyenne de l'index des mois de mai, juin, juillet et août 1985 a dépassé l'indice-pivot 130,05. C'est pourquoi les salaires ont augmenté de 2 % à partir du 1er octobre 1985.

Indice-pivot	Date d'application
130,05	1.10.1985
132,65	n'est pas appliqué (loi pris en vertu des pleins pouvoirs)
135,30	
138,01	
140,77	

La date exacte est communiquée dans l'Ere Nouvelle chaque fois que les salaires augmentent.

Vous pouvez compléter ces dates vous-mêmes.

2.1.2. Echelle des salaires

Salaires horaires d'application au personnel roulant des lignes publiques d'autobus.

Indice-pivot	130,05	132,65	135,30	138,01	140,77
au	1.10.85	1.6.87
Ancienneté					
0 an	256,02	n'est	261,14	266,37	271,69
0,5	257,87		263,04	268,30	273,66
1	259,73		264,93	270,23	275,63
2	261,58	pas	266,82	272,16	277,60
3	263,44		268,71	274,09	279,57
4	273,01		278,48	284,05	289,73
6	275,57	accordé	281,08	286,70	292,44
8	278,12		283,69	289,36	295,15
10	280,67		286,29	292,02	297,86
12	283,22		288,89	294,67	300,57
14	285,78		291,50	297,33	303,27
16	288,33		294,10	299,98	305,98
18	290,88		296,71	302,64	308,69
20	293,44		299,31	305,30	311,40
22	295,99		301,91	307,95	314,11
24	298,54		304,52	310,61	316,82
26	301,10		307,12	313,26	319,53
28	303,65		309,72	315,92	322,24
29	306,20		312,33	318,57	324,95

Ces salaires sont aussi d'application à la Société nationale des Vicinaux (S.N.C.V.) et aux sociétés de Transport intercommunal (S.T.I.).

2.1.3. Heures supplémentaires

En application de la loi du 15 juillet 1984 sur la durée du travail, on a conclu une C.C.T. à la C.P.N. - Transport, fixant les seuils suivants en matière d'heures supplémentaires.

C.C.T. du 22.9.1967.

A.R. 16.9.1969

M.B. 1.11.1969

Article 16

Sont considérés comme heures supplémentaires, tous les temps de travail qui excèdent :

- 10 heures par jour
- ou 52 heures par semaine
- ou 90 heures* pour une période de deux semaines.

* Cette disposition date encore de l'époque de la semaine de 45 heures.

Suite à l'instauration de la semaine de 38 heures, ce chiffre a été ramené à 76 heures par deux semaines.

La rémunération des heures supplémentaires s'effectue comme suit :

- 50 % du salaire horaire comme supplément
- 100 % de supplément pour les heures supplémentaires, prestées les dimanches et jours fériés ou le jour de remplacement d'un jour férié.
(loi sur le travail du 16 mars 1971 - art. 29)

Pour les heures supplémentaires, il convient de tenir compte également de l'A.R. n° 225, stipulant que les prestations, effectués comme heures supplémentaires, doivent être transposées en repos de compensation rémunéré, mais le supplément ou le sursalaire doit toujours être payé.

2.1.3.1. Prestations imprévues.

Article 15 de la C.C.T. pour le Transport, ayant force obligatoire en vertu de l'A.R. du 16.9.1969 - M.B. du 1.11.1969.

Les prestations imprévues donnent droit au paiement d'une rémunération, égale à 125 % du salaire horaire.

Sont considérés comme prestations imprévues, tous les travaux effectifs, qui sont complémentaires en regard des horaires, fixés par le règlement du travail, dont l'ouvrier n'a pas été avisé la veille.

Il en résulte que chaque rentrée tardive au dépôt avec un autobus à cause d'un détournement, d'un bouchon du trafic, d'une panne, d'un accident, d'une durée de parcours calculée trop juste etc., doit être payée à 125 % du salaire normal.

2.1.4. Travail de nuit

Loi sur le travail du 16 mars 1971.

Sont considérées comme travail de nuit, toutes les prestations entre 20 h. et 6 h.

Une prime forfaitaire par heure est payée pour ces prestations et elle est liée à l'index.

Indice-pivot	Montant/heure	Date d'application
130,05	34,86	1.10.85
132,65	n'a pas été accordé	1.6.87
135,30	35,56	
138,01	36,27	
140,77	37,00	

2.1.5. Paiement du travail du dimanche

Le travail effectué les dimanches et jours fériés est autorisé.

Lorsqu'on travaille le dimanche et jour férié, les salaires doivent être augmentés de 100 %.

2.1.6. Prime de stationnement.

C.C.T. des 22.9.1967 et 31.10.1968.

A.R. du 16.9.1969

M.B. du 1.11.1969

Le stationnement n'est pas du temps de travail et n'entre donc pas en ligne de compte pour fixer la durée du travail et des heures supplémentaires.

Le stationnement est rémunéré comme suit sous forme de prime :

Dans les services publics d'autobus, l'ouvrier a droit à une prime égale au salaire versé :

1. pour une durée du travail égale, en cas de stationnement de trente minutes maximum;
2. pour une durée de trente minutes de travail majorée d'un certain nombre de minutes, égal à la moitié du temps qui reste, en cas de stationnement de plus de trente minutes (art. 12 - C.C.T.).

Dans les services publics d'autobus il y a cependant 15 minutes de stationnement, qui sont considérées comme temps de travail, pour autant toutefois que l'ouvrier n'est pas obligé d'effectuer des prestations de travail réelles de longue durée pendant le stationnement.

(A.R. du 16 septembre 1969 art. 3 dernier alinéa).

2.1.7. Interruption

C.C.T. des 22 septembre 1969 et 31 octobre 1968

A.R. du 16 septembre 1969

M.B. du 1er novembre 1969

Tout comme le stationnement, l'interruption n'est pas du temps de travail (A.R. - Art. 3).

Le paiement s'effectue comme suit :

La première interruption de la journée ne donne lieu au paiement d'une prime que si la durée n'excède pas une heure. Auquel cas, l'ouvrier a droit à une prime, correspondant au salaire, payé pour la durée de l'interruption.

A partir de la deuxième interruption, l'ouvrier a droit à une prime, correspondant au salaire, payé pour la durée de l'interruption avec un maximum de 60 minutes (C.C.T. - Art. 12).

2.1.8. Allocation de fin d'année.

Le personnel roulant des lignes publiques d'autobus touche une allocation de fin d'année, dont la valeur est égale au salaire d'un mois, sur base de l'échelle des salaires correspondant à 14 ans d'ancienneté ou de service.

On applique la formule suivante pour déterminer la valeur exacte :

$$\text{salaire horaire } 14 \text{ ans} \times 38 \times 52$$

12

On entend par salaire horaire le salaire, d'application au 1er décembre de l'année en cours.

Modalités :

Date de paiement : avant fin décembre.

Ayants droit et conditions :

- les membres du personnel roulant, qui étaient en service durant toute l'année et qui ont travaillé, ont droit au montant total de la prime;
- les membres du personnel roulant qui au cours de l'année ont été mis à la retraite (ou à la prépension), sont entrés en service - ont été victimes d'un accident de travail - ont été licenciés pour des motifs, autres que graves, ont droit à la prime au prorata du nombre de mois prestés, pour lesquels une prestation effective de 10 jours au moins donne droit au paiement pour le mois entier (les jours de vacances légaux sont assimilés aux jours, prestés effectivement).

- les membres du personnel roulant, qui en raison de leur démission volontaire ne sont plus en service au 31 décembre et ceux qui ont été licenciés dans le courant de l'année pour des motifs graves, perdent leur droit à l'allocation.

2.1.9. Prime syndicale

Une prime syndicale est payée chaque année au personnel des entreprises d'autobus et d'autocars.

Sa valeur varie en fonction de la hausse des salaires de l'exercice antérieur.

Valeur : 3.350 pour 1986
3.350 pour 1987.

Moment du paiement : fin février, début mars de l'année, qui suit l'exercice et ce à condition que l'employeur ait transmis à temps sa liste du personnel au fonds social.

Le fonds social fait parvenir une carte de légitimation à chaque membre du personnel, en service au deuxième trimestre de l'exercice.

Les membres de la C.C.S.P. peuvent toucher la prime syndicale aux secrétariats de la C.C.S.P. ainsi qu'à tous les secrétariats de la C.S.C. moyennant présentation de la carte de légitimation et de leur carnet de membre ou de carte de membre de la C.C.S.P., en ordre de cotisation pour tout l'exercice.

Chaque année, l'Ere Nouvelle publie les instructions nécessaires.

2.1.10. Allocation mensuelle

C.C.T. du 10 août 1977

A.R. du 10 novembre 1978

M.B. du 11 avril 1979.

Le personnel roulant perçoit mensuellement une allocation.

Cette prime suit les fluctuations de l'indice des prix à la consommation.

Cette prime entre également en ligne de compte pour le paiement des heures supplémentaires; le montant mentionné doit encore être augmenté de 50 % ou de 100 %, selon la nature des heures supplémentaires.

Indice-pivot	date	montant mensuel	montant horaire *
130,05	1.10.85	2.326	14,07
132,65	n'est pas appliqué		
135,30		2.372	14,35
138,01		2.420	14,64
140,77		2.468	14,93

(*) pour 38 heures par semaine.

L'allocation mensuelle n'est pas prise en considération pour le double paiement du travail du dimanche.

L'allocation mensuelle est versée dans sa totalité aux travailleurs, qui ont travaillé 10 jours effectifs au minimum.

Les jours de vacances sont assimilés aux prestations effectives de travail.

Les membres du personnel, qui au cours du mois ont démissionné ou qui ont été licenciés pour des motifs urgents, perdent le droit à l'allocation du mois en question.

2.1.11. Saniprime

C.C.T. du 18.12.1986.

A.R.

M.B.

Une saniprime de 3.000 F. (nets) est accordée en 1986 au personnel roulant des lignes publiques d'autobus.

Cette prime doit être versée, conformément à l'accord de la sous-commission des lignes publiques d'autobus (17.10.86), avant le 20 novembre 1986 aux membres du personnel, qui comptent au minimum 6 mois de service.

En 1987 et les années suivantes, on verse 750 F. par trimestre aux travailleurs, qui sont en service le 15 du deuxième mois du trimestre (février, mai, août, novembre) et qui le sont encore à la fin du trimestre.

2.2. SERVICES SPECIAUX D'AUTOBUS.

2.2.1. Liaison des salaires à l'indice des prix à la consommation.

C.C.T. du 30.4.1979
A.R. du 22.7.1986
M.B. du 29.10.1986

Tout comme pour les lignes publiques d'autobus, les échelles des traitements sont liés à l'index.

Lorsque la moyenne de l'index de quatre mois consécutifs dépasse l'indice-pivot, les salaires sont augmentés de 2 % à partir du *premier mois qui suit*.

P.e. la moyenne de l'index des mois de juillet, août, septembre et octobre 1985 a dépassé l'indice-pivot 130,58; de ce fait, les salaires ont été adaptés de 2 % à partir du 1.11.1985.

Indice-pivot	Date d'application
130,58	1.11.1985
133,19	n'est pas appliqué (loi prise en vertu des pleins pouvoirs)
135,85	
138,57	
141,34	

L'Ere Nouvelle publie la date exacte chaque fois que les salaires augmentent.

Vous pouvez compléter vous-même dans le tableau ci-dessus les dates qui seront fixées.

2.2.2. Echelle des salaires

Salaires horaires d'application au personnel roulant des lignes spéciales d'autobus.

Indice-pivot	130,58	133,19	135,85	138,57
Date	1.11.1985			
Ancienneté				
de 0 à 2 ans	229,44		234,03	238,71
de 3 à 5 ans	230,81		235,43	240,19
de 6 à 10 ans	232,15		236,79	241,53
de 11 à 15 ans	234,86		239,56	244,05
de 16 à 20 ans	238,90		243,68	248,55
de 21 et plus	240,29		245,10	250,00

Les échelles sont publiées dans l'Ere Nouvelle chaque fois qu'elles sont adaptées.

2.2.3. Heures supplémentaires

La même réglementation en matière d'heures supplémentaires par jour et par semaine que celle en vigueur pour les services publics d'autobus est d'application dans les services spéciaux d'autobus; à cette différence près que la limite est fixée à 78 heures par deux semaines, suite à la semaine de 39 heures (voir 2.1.3.)

2.2.3.1. Prestations imprévues

La réglementation est identique ici à celle pour les lignes publiques d'autobus (voir 2.1.3.1.)

2.2.4. Travail de nuit

Le travail de nuit est autorisé dans les services spéciaux d'autobus (loi sur le travail du 17 mars 1971); mais aucune allocation ou prime supplémentaire n'est prévue.

2.2.5. Paiement du travail du dimanche

C.C.T. du 5 mai 1980
A.R. du 14 juillet 1981
M.B. du 11 août 1981

Sans préjudice de l'application des dispositions de la loi sur le travail, on paie au moins le double des salaires horaires pour toutes les prestations de travail, effectuées les dimanches et jours fériés.

2.2.6. Prime de stationnement

C.C.T. des 22 septembre 1967 et 31 octobre 1968
A.R. du 16 septembre 1969
M.B. du 1er novembre 1969.

La prime de stationnement est égale au salaire, versé pour 15 minutes de temps de travail, majoré d'un certain nombre de minutes, correspondant à la moitié du temps de stationnement.

(C.C.T. - Art. 13 - 1°)

Exemple

A quoi correspond la prime pour un stationnement de 2 h.30', compte tenu d'un salaire de 230,25 F/l'heure ?

$$2 \text{ h.}30' - 15' = 2 \text{ h.}15'$$

$$2 \text{ h.}15' + 15' = 1 \text{ h.}23'$$

2

$$\text{Montant de la prime : } 1 \text{ h.}23' \times 230,25 \text{ F} = 318 \text{ F.}$$

C.C.T. - art. 4

"Dans les entreprises, exploitant un service spécial d'autobus, l'ouvrier ne peut effectuer du travail pour un tiers pendant le stationnement, sans que son employeur ne lui en ait donné l'autorisation par écrit".

L'employeur, qui accorde pareille autorisation, endosse une lourde responsabilité, car en cas d'accident avec un autobus, la partie adverse ne fera pas faute d'invoquer la fatigue excessive du conducteur de l'autobus.

Par ailleurs, le conducteur, qui travaillerait pour un tiers sans l'autorisation de son patron, risque de voir la compagnie d'assurance de son employeur se retourner contre le conducteur de l'autobus, en cas d'accident, dont la cause reconnue est la fatigue.

2.2.7. Interruption

C.C.T. des 22 septembre 1967 et 31 octobre 1968

A.R. du 16 septembre 1969

M.B. du 1er novembre 1969

La prime d'interruption est égale au salaire, versé pour un temps de travail de durée identique avec un maximum de soixante minutes.

Aucune prime n'est payée pour la première interruption, dont la durée excède 60 minutes.

(C.C.T. - art. 13 - 2°)

Exemple 1 :

1ère interruption : 1 h.15'

2e interruption : 2 h.10'

salaire : 230,25 F.

1ère interruption supérieure à 1 = pas de prime

2e interruption = 1 heure de prime

prime = 1 heure de salaire.

Exemple 2 :

1ère interruption : 48'

2e interruption : 2 h.10'

prime 1ère interruption = 48' de salaire

prime 2e interruption : 1 heure de salaire

prime = 1 h.48' x 230,25 = 414,45 F.

2.2.8. Allocation de fin d'année.

Le personnel roulant des services spéciaux d'autobus touche une allocation de fin d'année, dont la valeur correspond au salaire d'un mois, sur base de la moyenne des catégories salariales.

Il y a 6 catégories salariales pour les services spéciaux (voir 2.2.2.).

Le total de ces six salaires, divisé par 6, donne la valeur moyenne. On calcule la valeur de l'allocation de fin d'année par la formule suivante :

$$\frac{\text{moyenne du salaire} \times 39 \times 52}{12}$$

Modalités

- Les membres du personnel, qui ont travaillé toute l'année durant, touchent le montant global de la prime.

- Les membres du personnel :

- qui ont obtenu la prépension en cours d'année ou qui ont pris leur retraite
- qui sont entrés en service
- qui ont été malades
- qui ont subi une incapacité de travail, suite à un accident de travail
- qui ont été licenciés

obtiennent cette prime au prorata des mois de prestation de travail, étant entendu qu'une prestation effective de travail d'au moins 10 jours compte pour un mois entier.

Les jours de vacances légaux et les jours d'absence, justifiés pour cause de maladie ou d'accident de travail, sont assimilés à des jours de prestation de travail avec un maximum de six mois.

- Les membres du personnel, qui ont démissionné au cours de l'année ou qui ont été licenciés pour motifs urgents, perdent le droit à cette prime. Une première tranche de 50 % est payée avant le 31 décembre. Une seconde tranche de 50 % de l'allocation de fin d'année doit être payée avant le 10 janvier de l'année suivante. On paie l'allocation proportionnellement pour les chauffeurs à temps partiel.

2.2.9. Prime syndicale

La prime syndicale pour le personnel des services spéciaux d'autobus est identique à celle des lignes publiques d'autobus (voir 2.1.9.)

2.3. AUTOCARS

2.3.1. Liaison des salaires à l'indice des prix à la consommation.

Les salaires du secteur autocars sont liés à l'indice de manière très spécifique.

La hausse de l'indice est calculée en pourcentage pour la période de septembre à septembre, en utilisant la formule suivante :

$$\frac{\text{salaire horaire} \times \text{indice septembre}}{\text{indice septembre de l'année précédente}}$$

P.e. - moyenne de l'indice pour les mois de mai, juin, juillet, août :

1985 : 130,20 points

1986 : 131,43 points

Hausse en pourcentage $131,43 : 130,20 = 1.01$ soit 1 %

Les salaires et primes connexes devraient augmenter normalement d'1 % à partir du 1er octobre. C'est la date de l'adaptation annuelle.

Ce ne fut pas le cas en 1986, du fait que la première hausse de 2 % est bloquée par la loi, prise en vertu des pleins pouvoirs.

Lorsque la hausse se situe à une date ultérieure, le montant en retard est ajouté à l'allocation en fin d'année.

2.3.2. Echelles des salaires

Il n'y a qu'une seule échelle des salaires.

Elle se chiffrait au 1er janvier 1987 à 213,66 F/l'heure.

Il y a également un revenu hebdomadaire garanti pour une prestation de travail de 39 heures maximum, y compris éventuellement la prime de stationnement et la prime d'absence.

Pour une prestation complète de service, on garantit 9.975 F. par semaine.

2.3.3. Heures supplémentaires

Loi sur le travail du 16 mars 1971

C.C.T. du 28 mars 1969

C.C.T. du 8 mai 1985

La C.C.T. stipule que toutes les prestations de travail de plus de 90 heures par deux semaines consécutives sont rémunérées comme heures supplémentaires.

En vertu de la C.C.T. du 8 mai 1985, la moyenne de la durée du travail hebdomadaire est ramenée à 39 heures. De ce fait, la limite des heures supplémentaires est ramenée à 78 heures pour deux semaines consécutives.

Aux termes du règlement 3820/85 de la C.C.E., une semaine commence le lundi à 0 h. et se termine le dimanche à 24 h. pour le calcul de la durée maximale du travail.

Pour le calcul des heures supplémentaires, la semaine commence le dimanche à 0 h. (A.R. 11/2/1976).

Les heures supplémentaires durant les jours de semaine sont rémunérées à 150 % du salaire horaire et à 200 % les dimanches et jours fériés.

Le taux des heures supplémentaires est publié dans l'Ere Nouvelle lors de chaque modification.

2.3.3.1. Prestations imprévues

Pour le secteur Autocars il n'existe aucune réglementation spéciale pour des prestations imprévues.

2.3.4. Travail de nuit

Pour le travail de nuit, il n'existe aucune réglementation spéciale.

2.3.5. Paiement du travail du dimanche

Les dimanches et jours fériés, durant lesquels on effectue des prestations, sont rémunérés normalement.

Les heures supplémentaires sont rémunérées au double tarif.

Les jours de compensation pour les dimanches et jours fériés, qui sont reportés au dernier trimestre (voir 3.3.), sont rémunérés à concurrence d'un montant forfaitaire.

Ce qui correspond à 1/5 du revenu hebdomadaire garanti.

Le congé de compensation, accordé à un ouvrier du chef de sa prestation un jour férié, donne droit au paiement d'un salaire forfaitaire de :

1.940 F. par jour à partir du 1er janvier jusqu'au 31 mars

2.231 F. par jour à partir du 1er avril jusqu'au 30 septembre.

1.940 F. par jour à partir du 1er octobre jusqu'au 31 décembre.

Cet accord est valable jusque fin 1987.

Toute modification est publiée chaque fois dans l'Ere Nouvelle.

Vous pouvez donc compléter le tableau ci-après avec ces données.

	1986	1987	1988	1989	1990
du 1er janvier au 31 mars	1.940	1.940			
du 1er avril au 30 septembre	2.231	2.231			
du 1er octobre au 31 décembre	1.940	1.940			

2.3.6. Prime de stationnement

(C.C.T. du 22.9.1967 de la S.C. - Car).

Le stationnement est l'arrêt au cours du voyage, pendant lequel le chauffeur est totalement libre.

Le temps de repos journalier (nuitée) n'est pas considéré comme stationnement lors d'un voyage de plusieurs jours.

Valeur de la prime :

- la première demi-heure et la moitié du reste du temps de stationnement sont payées au salaire horaire plein.

Exemple :

Le temps de stationnement dure 2 h.40' soit 160 minutes

La première demi-heure : 30 minutes

La moitié du reste : 65 minutes (130 : 2)

Ce qui donne au total 95 minutes, qui sont payées au salaire horaire plein.

- les stationnements sont payés comme prime.

Cette prime entre en ligne de compte pour le calcul du revenu hebdomadaire garanti.

2.3.7. Interruption

(C.C.T. de la S.C. - Car du 22/9/1967)

- En résumé, une interruption est un arrêt au dépôt de départ, au cours duquel le chauffeur est totalement libre.

Le dépôt de départ peut être e.a. : le garage, l'hôtel où l'on séjourne, le lieu où un trajet urbain commence régulièrement.

- Paiement :
chaque interruption, de moins de 60 minutes : paiement intégral.

Première interruption :
qui dure plus d'une heure : pas de paiement.

Interruptions suivantes : paiement intégral.
Ces interruptions sont payées au salaire horaire plein.

- Des interruptions sont payées comme prime et celle-ci est prise en considération pour le revenu hebdomadaire garanti.

Les jours d'arrêt au cours d'un voyage de plusieurs jours, au cours desquels on est totalement libre, sont considérés comme interruption.

Ils sont payés sous forme de prime (appelée parfois aussi prime d'absence), qui correspond au salaire à raison d' 1/6e du revenu hebdomadaire garanti.

2.3.8. Allocation de fin d'année.

Le personnel roulant du secteur autocars touche une allocation de fin d'année, comprenant deux parties.

Il y a un montant forfaitaire de 14.756 F.

La deuxième partie dépend de la période de la conclusion de la C.C.T.

Le retard des salaires, à payer éventuellement, est calculé par la C.P.N. et ajouté comme deuxième partie au montant forfaitaire.

Nous vous donnons ci-après le règlement pour l'année 1986; l'Ere Nouvelle publie chaque année la valeur de l'allocation de fin d'année et les modalités.

Montant : 19.956 F. à payer en 2 tranches.

Date de paiement : avant le 31 décembre 1986 : 16.056 F.
avant octobre 1987 : 3.900 F.

Ayants droit et conditions :

- a) Peuvent prétendre à l'allocation de fin d'année les membres du personnel, qui ont été occupés dans l'entreprise au cours de l'année (au moins six mois);
- b) les membres du personnel roulant, qui ont travaillé au cours de toute l'année 1986, peuvent prétendre à la totalité du montant de l'allocation.
- c) les membres du personnel roulant, qui au cours de 1986 :
 - ont été mis à la pension ou à la prépension;
 - sont rentrés en service;
 - ont été malades durant plus de 6 mois en tout (idem pour l'accident de travail);
 - ont été licenciés,

peuvent prétendre à l'allocation au prorata du nombre de mois prestés, pour lesquels une prestation effective d'au moins 10 jours donnent droit au paiement d'un mois entier; les jours de congé légaux et les jours d'absence justifiés pour cause de maladie ou d'accident de travail, sont assimilés à des jours prestés effectivement avec un maximum cependant de 6 mois;

- d) les membres du personnel roulant, qui ont donné leur démission ou qui ont été licenciés pour motifs graves au cours de 1986, perdent le droit à cette prime.

2.3.9. Prime syndicale

La prime syndicale pour le personnel des autocars est identique à celle des lignes publiques d'autobus (voir 2.1.9.).

2.4. PERSONNEL DE GARAGE.

2.4.0. Echelle de traitement personnel de garage.

La C.P.N. - Transport est compétente pour le personnel qui, dans une entreprise de transport, travaille au garage, lorsqu'il assure exclusivement l'entretien et la réparation des propres véhicules de l'entreprise.

Si l'on travaille pour des tiers dans le garage, le personnel relève de la C.P.N. du personnel de garage.

3. Repos dominical

3.0. CONSIDERATIONS GENERALES.

Dans le secteur du transport de personnes, on est autorisé à travailler les dimanches et jours fériés, sans autorisation complémentaire.

Il en va de même pour le personnel des garages, lorsqu'il s'agit des travaux suivants :

- travaux de nettoyage, de réparation et de bon entretien, nécessaires pour la progression régulière de l'entreprise;
- travaux dont dépend la reprise régulière des activités de l'entreprise le lendemain;
- travaux urgents, à effectuer à des machines ou au matériel et travaux, qui doivent se faire d'urgence suite à un événement imprévu.

La loi en cette matière ne prévoit pas qu'il faut payer un salaire plus élevé pour le travail presté un dimanche ou un jour férié.

3.1. TRAVAIL DU DIMANCHE - LIGNES PUBLIQUES D'AUTOBUS

Dans le secteur des lignes publiques d'autobus, il faut accorder dans les six jours, un jour de repos compensatoire, si l'on travaille le dimanche.

Loi sur le travail du 16.3.1971 - art. 16.

Lorsqu'on travaille le dimanche ou un jour férié, il faut augmenter les salaires de 100 %.

3.2. SERVICES SPECIAUX

En ce qui concerne le jour de repos hebdomadaire, le même règlement que celui pour les lignes publiques d'autobus est d'application pour les services spéciaux (voir à ce sujet 3.1.).

Les prestations normales, effectuées un dimanche ou un jour férié, sont payées au double tarif.

3.3. AUTOCARS - REPOS DOMINICAL ET TRAVAIL DU DIMANCHE

La loi sur le travail du 16.3.1971 concernant le repos dominical est d'application dans le secteur des autocars. Une dérogation est accordée chaque année par A.R. permettant d'accorder les jours de compensation dans la période du 1er avril au 31 septembre.

Le repos de récupération ou le congé compensatoire, au(x)quel(s) ont droit les ouvriers, est accordé au plus tard dans le courant du dernier trimestre de l'année calendaire.

Le congé compensatoire précité, accordé à un ouvrier du chef de son travail effectué un dimanche ou un jour férié, donne lieu au paiement d'un salaire forfaitaire = 1/5 du revenu hebdomadaire garanti.

Remarques :

1. Lorsqu'on travaille un dimanche ou un jour férié et qu'on a un jour libre à son domicile dans les 6 jours, il ne faut pas accorder alors de jour de compensation au dernier trimestre; ce jour de repos ne doit pas être rémunéré;
2. lorsqu'on accorde à l'ouvrier toute une journée de repos au cours d'un voyage de plusieurs jours, celle-ci ne peut être prise en considération qu'une fois par mois calendaire comme jour de repos de récupération ou comme jour de congé compensatoire pour le travail presté le dimanche et jour férié.
Le jour de repos est celui au cours duquel l'ouvrier peut disposer librement de son temps.

3.4. TRAVAIL DU DIMANCHE - PERSONNEL DE GARAGE.

Le personnel de garage ne peut être mis au travail le dimanche ou jour férié.
On peut le faire cependant et sans autorisation préalable, s'il s'agit de : *travaux*, cités au n° 3.0.

4. Vêtement de travail

4.0. REMARQUE GENERALE.

(Règlement général pour la Protection du Travail).

Le vêtement de travail nécessaire pour offrir une protection contre la salissure, les produits corrosifs, l'humidité etc. est fourni gratuitement par l'employeur aux travailleurs.

Non seulement le vêtement de travail mais aussi l'entretien (lavage et raccommodage) sont à charge de l'employeur.

La manière de le faire n'est pas précisée, de sorte qu'il est possible aussi bien de payer que de compenser en nature.

4.1. VÊTEMENT DE TRAVAIL - LIGNES PUBLIQUES D'AUTOBUS.

En ce qui concerne les lignes publiques d'autobus, ce problème est réglé par A.R. du 21 août 1967 (M.B. du 20.9.1967), où il est stipulé que la C.C.T. de la Commission paritaire nationale, conclue le 2 juin 1967, est rendue obligatoire.

CHAPITRE II.

Article 6

Les articles 7 à 10 sont applicables aux employeurs et aux ouvriers et ouvrières des entreprises d'exploitation de service d'autobus publics et spéciaux et des entreprises d'autocars.

Article 7

L'employeur est tenu de mettre un vêtement de travail à la disposition de tous ses ouvriers et ouvrières et de leur payer une indemnité de 220 francs par an pour son-entretien.

Article 8

Par dérogation à l'article 7, l'employeur peut remplacer l'octroi d'un vêtement de travail et le paiement de son entretien par le versement d'une indemnité de 100 francs par mois.

Article 9

Les articles 7 et 8 ne sont pas applicables aux entreprises qui mettent gratuitement un uniforme à la disposition de leur personnel.

Article 10

Les articles 6 à 9 produisent leurs effets le 1er janvier 1967 pour les entreprises d'exploitation de services d'autobus publics ainsi que pour les entreprises d'autocars, et le 1er mai 1967 pour les entreprises d'exploitation de services d'autobus spéciaux.

COMMENTAIRES

A l'article 7 on entend par vêtement de travail : un képi et deux cache-poussière par an.

Si l'employeur impose davantage d'obligations sur le plan des vêtements, elles sont à sa charge. Il faut entendre par uniforme complet à l'article 9 le pantalon - la veste d'uniforme - la chemise et la cravate.

Si le conducteur d'autobus ou le receveur doivent travailler également au garage, l'employeur est tenu de leur procurer aussi les vêtements de travail du personnel de garage.

4.2. VÊTEMENT DE TRAVAIL - SERVICES SPÉCIAUX.

Voir 4.1. - Lignes publiques d'autobus.

4.3. VÊTEMENT DE TRAVAIL - AUTOCARS.

Voir 4.1. - Lignes publics d'autobus.

4.4. VÊTEMENT DE TRAVAIL - PERSONNEL DE GARAGE.

Aucune convention n'a été conclue à la C.P.N. - Transport pour le personnel de garage.

L'employeur est tenu de procurer aux travailleurs tous les vêtements de travail nécessaires.

L'entretien de ces vêtements, le nettoyage et le raccomodage sont également à charge de l'employeur.

5. Vacances et pécule de vacances

5.0. REMARQUE GENERALE.

Tous les travailleurs ont droit à 24 jours de vacances (semaine de 6 jours); lorsqu'ils ont travaillé au moins 275 jours au cours de l'année écoulée; 20 jours en semaine de 5 jours.

Le nombre de jours de vacances est calculé comme suit :

<i>Nombre de jours prestés et assimilés durant l'année écoulée</i>	<i>Nombre de jours de vacances au cours l'année durant laquelle on a pris congé</i>
--	---

plus de 276	24
de 265 à 276	23
de 254 à 264	22
de 242 à 253	21
de 232 à 241	20
de 219 à 230	19
de 208 à 218	18
de 196 à 207	17
de 185 à 195	16
de 173 à 184	15
de 162 à 172	14
de 150 à 161	13
de 139 à 149	12
de 127 à 138	11
de 116 à 126	10
de 104 à 115	9
de 93 à 103	8
de 81 à 92	7
de 70 à 80	6
de 58 à 69	5
de 47 à 57	4
de 35 à 46	3
de 24 à 34	2
de 12 à 23	1
de 9 à 11	0

Pour 4 semaines de vacances, le travailleur reçoit "7 semaines de pécule de vacances" du Fonds des vacances.

Le pécule de vacances est égal à 14 % de 1,08 du salaire brut que l'intéressé a gagné pendant l'exercice des congés, majoré éventuellement du salaire fictif pour les jours assimilés.

Sont retenus sur le pécule :

- 1 % pour payer les jours assimilés, la grève et le service militaire;
- retenue pour l'O.N.S.S. sur 3/7es du pécule de vacances brut;
- retenue fiscale;
- après la retenue précitée, on applique le précompte professionnel :
 - 17 % pour un pécule de vacances, égal ou inférieur à 30.000 F.;
 - 23 % pour un pécule de vacances, égal ou supérieur à 30.001 F.

5.0.1. Double pécule de vacances pour la 4e semaine de vacances.

Selon la C.C.T. n° 20 du Conseil National du Travail (A.R. du 3.2.1984 et M.B. du 22.2.1984), il faut payer le double pécule de vacances pour deux jours de la quatrième semaine de vacances.

AYANTS DROIT

Les travailleurs, qui en 1986 ont droit au pécule de vacances, touchent également le double pécule pour deux jours de la quatrième semaine de vacances.

Les travailleurs, qui n'étaient pas en service le 30 juin 1986, peuvent eux aussi, prétendre à cette allocation, s'ils se trouvent dans certaines situations assimilées (pensionnés, chômeurs complets et involontaires) et à condition qu'ils aient effectué des prestations réelles ou y assimilées pendant l'année 1986, durant laquelle on a pris congé.

MONTANT

Personnel salarié - travailleur.

Le montant du pécule de vacances - 4e semaine - est égal à 6,09 % du montant brut imposable, qui a été versé comme pécule de vacances en 1986 par le Fonds des Vacances. Ceux qui en 1985 ont travaillé pour plusieurs employeurs, doivent soumettre les fonds de paiement de l'Office national des Vacances annuelles ou d'autres fonds de vacances à leur employeur, pour lequel ils travaillaient le 30 juin 1986.

QUI PAIE ?

L'employeur, chez qui on était occupé le 30 juin 1986, est responsable du paiement de ce pécule de vacances.

Si l'on était au chômage le 30 juin 1986, l'employeur, qui vous a occupé en dernier lieu, doit payer le pécule de vacances - 4e semaine.

PERIODE DE PAIEMENT

Le paiement de ce pécule de vacances doit s'effectuer en même temps que le premier versement du salaire après le 1er juillet 1987.

RETENUES

Il ne faut pas opérer de retenue pour l'O.N.S.S. sur ce pécule de vacances. En revanche, il faut retenir 12,07 % par application de l'A.R. n° 214 (M.B. du 4.10.1983). Le précompte professionnel doit être appliqué selon les instructions de l'A.R. du 28.6.1983 (M.B. du 14.7.1983).

6. Protection du salaire

La loi sur la protection du salaire a été publiée au Moniteur belge du 30 avril 1965 et remplace l'ancienne législation de 1887.

Il faut verser une avance ou le salaire définitif au moins tous les 15 jours. L'art. 15 de cette loi stipule que lors de chaque paiement du salaire définitif (au moins une fois par mois), il faut remettre un décompte.

L'A.R. du 27 septembre 1966 a paru au M.B. du 11 octobre 1966 et énumère les données, qui doivent figurer sur la fiche de salaire.

Article 2.

Le décompte, qui est remis lors de chaque règlement définitif au travailleur, doit pour autant qu'ils ne soient pas superfétatoires, contenir les éléments suivants :

1. nom et adresse de l'employeur;
2. nom et initiales du prénom du travailleur;
3. le numéro matricule du travailleur chez l'employeur;
4. la période à laquelle se rapporte le décompte;
5. importance des prestations (heures, jours, mois, nombre de pièces, etc);
6. la rémunération de base, quelle que soit l'unité prise en considération pour l'établir (rémunération horaire, mensuelle, à la pièce, à la tâche, etc.);
7. *a) les sommes dues en espèces :*
pour le travail presté (5 x 6);
comme supplément pour les heures supplémentaires; pour les jours fériés et jours de repos compensatoires; en vertu d'obligations légales et conventionnelles relatives au maintien de la rémunération pendant la suspension de l'exécution du contrat;
comme primes, etc.;
- b) les avantages en nature;*
Seulement les sommes dues comme primes, etc. ainsi que les avantages en nature peuvent être groupés sous une seule dénomination, pour autant que ceci ne nuise pas à la clarté;
- c) le total de la rémunération brute (7a + 7b);*
8. les retenues pour la sécurité sociale;
9. les sommes non soumises aux retenues pour la sécurité sociale;
10. le montant imposable (7 + 9) - 8;
11. le montant du précompte professionnel (législation fiscale);
12. les sommes non imposables;
13. la somme nette octroyée (10 + 12) - 11;
14. les montants à déduire (avances, avantages en nature, amendes, cession et saisie de la rémunération, etc.) si nécessaire à détailler en annexe;
15. le montant net à payer en espèces.

Article 3

Le présent arrêté entre en vigueur le 1er janvier 1967.

6.1. ETAT DE REMUNERATION

Article 17 - Règlement de travail

L'état de rémunération de chaque travailleur (compte individuel) peut être consulté par lui chaque et chaque à partir de heures jusqu'à heures au bureau de

Lorsque l'entreprise est affiliée à un secrétariat social d'employeurs, ce droit ne peut s'exercer, pour les jours mentionnés ci-dessus, que moyennant une demande introduite 3 jours à l'avance.

Une copie du compte individuel de l'année écoulée sera remise au travailleur dans les délais suivants :

- dans les deux premiers mois de l'année civile, pour l'année écoulée;
- dans les 7 jours qui suivent la fin du contrat, pour l'année civile en cours et l'année écoulée, si la copie de ce dernier ne lui a pas encore été remise.

6.2. PAIEMENT A DES TIERS

Article 18 - Règlement de travail.

La rémunération du travailleur ne peut être payée à des tiers que dans les limites autorisées par la loi et à condition que la personne désignée par le travailleur soit munie d'une procuration.

6.3. JUL

Tout le monde sait depuis belle lurette que le calcul du salaire est quelque chose de compliqué et qui prend beaucoup de temps.

Vous aurez remarqué dans ce Guide A.B.C. qu'en dehors des prestations de travail, il y a encore de nombreux autres facteurs, dont il faut tenir compte.

L'expérience nous apprend que les entreprises, où le calcul du salaire s'effectue correctement, font partie des cas exceptionnels.

Nous ne voulons pas dire par là que dans presque toutes les entreprises l'on "cafouille" avec les salaires et les paiements.

Dans la plupart des cas, il faut imputer la cause d'un paiement par approximation de la réalité, à l'incompétence et à la complexité du calcul.

Ce qui ne signifie pas pour autant que l'on est toujours aussi innocent que l'agneau, qui vient de naître.

Il y a des cas, où l'employeur et le travailleur se mettent d'accord pour payer "au noir".

Ce qui provoque toujours des difficultés en cas de maladie, d'accident, de chômage, de licenciement etc. et c'est le travailleur, qui est le dindon de la farce à cause de sa négligence.

La C.C.S.P. a élaboré un programme sur ordinateur, qui permet de tenir compte de tous les temps de prestation et d'effectuer avec précision le calcul y afférent du salaire, des heures supplémentaires, des primes et des allocations.

On a donné à cet ordinateur le nom de **JUL**, un nom symbolique en quelque sorte, qui fait penser à un cheval fidèle, serviable et courageux. Le but de la C.C.S.P. est de vous aider à contrôler votre salaire et de pouvoir disposer de données exactes en cas de contestation devant le tribunal du travail.

La C.C.S.P. n'est pas un secrétariat social, où l'on fait chaque mois le calcul du salaire de tous les travailleurs.

Adressez-vous aux secrétaires de la C.C.S.P. chaque fois que vous souhaitez faire le calcul de votre salaire et que cela s'avère nécessaire.

JUL fera ce qu'il faut à condition que les données de la feuille de prestation aient été remplies de façon exacte et complète.

6.3.1. Feuille de prestations.

JUL est capable d'abattre énormément de boulot comme machine. Mais son travail dépend totalement des informations, qui lui sont fournies.

Pour vous faciliter et simplifier le travail et pour que **JUL** reçoive toujours de manière identique les données concernant le temps de travail, les prestations, les catégories de salaires etc., on a élaboré une feuille de prestations, reprenant tous ces renseignements. Cette feuille a été conçue après beaucoup de tâtonnements, d'améliorations et de simplifications.

On est parti du principe :

"uniquement noter et ne pas calculer"; c'est pour assimiler les informations et calculer le salaire, que **JUL** a été mis en route. Et il s'acquitte de son boulot à la perfection.

Nos chauffeurs d'autobus et d'autocars, qui sont habitués à tenir compte des temps de service, de stationnement etc. pour faire les calculs, n'ont plus aucun problème pour compléter leur feuille de prestations, à condition de suivre les instructions à la lettre. Après une seule tentative, tout va comme sur des roulettes.

Vous trouverez en annexe la feuille de prestation, de sorte que l'on peut suivre le mode d'emploi suivant.

QUE FAUT-IL COMPLETER ?

Enumérons d'abord ce qu'il faut compléter pour expliquer ensuite la façon, dont il faut compléter la feuille.

QUE DEVEZ-VOUS COMPLETER ?

- CASE I : Catégorie du chauffeur.
- CASE II : Informations sur le travailleur.
- CASE III : Informations sur l'entreprise d'autobus et d'autocars concernée.
- Colonne 1 : Calendrier
- Colonne 2 : Prestation A, B ou C.
- Colonne 3 : On a prévu un sigle, propre à chaque jour selon sa catégorie; ce sigle est appelé par la suite le *sigle du jour*.

JOURS REMUNERES**SIGLE DU JOUR Z**

Z = jour de travail effectif.

Mentionner d'abord la lettre Z dans la colonne 3; et ensuite dans les colonnes 4-5-6-7-8 le temps de service, le stationnement, l'interruption et les prestations imprévues.

Pour savoir comment il faut remplir la feuille, reportez-vous au tire :
"COMMENT COMPLETER LA FEUILLE DE PRESTATIONS".

JOUR D'ABSENCE REMUNERE.

<i>Sigle du jour</i>	
Y	jour férié payé ou jour de remplacement payé
X	accident de travail - maladie professionnelle
W	maladie - accident
V	jour de compensation pour des heures supplémentaires (AR 225)
U	jour de compensation pour les dimanches et jours fériés (uniquement pour les autocars)
T	petit chômage
S	congé de maternité
R	congé éducatif

JOUR D'ABSENCE NON REMUNERE.

<i>Sigle du jour</i>	
Q	absence illégale
P	congés annuels
O	jour de repos hebdomadaire obligations civiles obligations militaires chômage grève absence autorisée

7. Revenu hebdomadaire garanti

7.0. REMARQUE GENERALE.

La notion revenu hebdomadaire garanti ne peut être confondue avec la notion salaire hebdomadaire garanti.

Le salaire hebdomadaire garanti est fixé par la loi pour tous les travailleurs, liés par un contrat de salaires.

Cette loi fixe les obligations et règles à suivre en cas de maladie, d'accident de travail, etc...

Le revenu hebdomadaire garanti est un résultat acquis en C.P.N.-Transport, qui prévoit le nombre minimum d'heures à payer au travailleur embauché.

7.1. REVENU HEBDOMADAIRE GARANTI.

LIGNES PUBLIQUES D'AUTOBUS

C.C.T. 22.9.1967 et 31.10.1968

A.R. 16.9.1969 = M.B. 11.1.1969.

Article 14

Par période de vingt et un jours, un salaire, correspondant à cent trente-cinq heures et calculé sur base du barème des salaires fixé par la Commission Paritaire Nationale du Transport, est garanti à l'ouvrier.

Ce texte a été rédigé au moment où la durée du travail comportait encore 45 heures par semaine.

Suite à la réduction de la durée du travail, respectivement à 44 et à 43 heures, le chiffre de 135 heures (45 x 3) doit également être adapté.

Dans le système d'une moyenne de 38 heures par semaine, cela devient
 $38 \text{ h.} \times 3 = 114 \text{ heures.}$

Ce nombre d'heures est toujours à rémunérer, même s'il y a pas eu autant d'heures de prestations effectives.

7.2. REVENU HEBDOMADAIRE GARANTI

SERVICES PUBLICS D'AUTOBUS

Même réglementation que pour les lignes publiques d'autobus : voir 7.1.

A cette différence près que pour les lignes spéciales d'autobus,
 $3 \times 39 = 117 \text{ heures.}$

A remarquer que pour le calcul du nombre d'heures de rémunération, il ne peut être tenu compte des prestations pour tiers, effectuées en accord avec l'employeur.

7.3. REVENU HEBDOMADAIRE GARANTI - AUTOCARS.

Chaque fois que la C.P.N. Transport conclut une C.C.T. en matière de salaires dans le secteur des autocars, il est toujours mentionné à combien s'élève le revenu hebdomadaire garanti.

Ce revenu hebdomadaire garanti est toujours calculé sur base de la durée hebdomadaire du travail, éventuellement y compris la prime de stationnement ou d'absence, mais à l'exclusion des heures supplémentaires.

Le taux du revenu hebdomadaire garanti est mentionné à l'échelle salariale; voir 2.3.2.

8. Permis de conduire

Le Moniteur Belge du 14 septembre 1967 a publié à la page 9673 l'A.R. du 5 août 1967, rendant obligatoire la C.C.T. du 2 juin 1967 en matière de remboursement des frais afférents à l'obtention du permis de conduire.

Le texte, qui nous intéresse, est libellé comme suit :

Article 2

L'employeur supporte les frais pour l'obtention du permis de conduire de tout le personnel, chargé de la conduite d'une voiture automobile, et lié par une convention de travail pour ouvriers :

- a) le 1er mars 1967 pour les exploitations des services d'autobus publics et spéciaux;
- b) le 1er avril 1967 pour les entreprises d'autocars.

8.1. FRAIS EXPOSES POUR L'OBTENTION DU CERTIFICAT MEDICAL.

Les travailleurs sont obligés de passer les examens médicaux, prescrits par l'autorité, ainsi que ceux, imposés par l'employeur. Les frais, qui en résultent, doivent être supportés par l'employeur.

REMARQUES :

1. Les frais de consultation d'un oculiste et/ou autres spécialistes y sont également compris.
2. Cette obligation est reprise à l'art. 36 du règlement de travail des travailleurs du secteur autocars et autobus.

(Edition du Fonds social des travailleurs des entreprises des services publics et spéciaux d'autobus et des services d'autocars).

10. Assurance

10.1. CERTIFICAT DE SELECTION MEDICALE.

Si le certificat de sélection médicale (C.S.M.) est retiré à un conducteur à l'issue d'un examen, effectué par le service de santé administratif, il se retrouve presque toujours au chômage.

Le Fonds social des travailleurs des entreprises d'autobus et d'autocars a assuré tous les membres du personnel contre ce risque.

On touche une seule fois une prime de 320.000 F. aux conditions suivantes :

- être occupé dans une entreprise belge d'autobus et d'autocars et compter au minimum 10 années d'activités dans ce secteur; les prestations, effectuées à la S.N.C.V. ou dans les STI, n'entrent pas en ligne de compte;
- dès réception de l'avis, suivant lequel le C.S.M. est retiré, prévenir immédiatement l'assurance c-à-d dans les 5 jours, suivant la réception;
- il faut le faire en envoyant un formulaire dûment complété. Vous pouvez vous le procurer auprès de votre secrétaire de la C.C.S.P.
Vous pouvez également l'obtenir auprès de votre délégué C.C.S.P.

Il est préférable d'avoir ce formulaire au préalable en votre possession. Ainsi vous ne perdrez pas de temps.

IMPORTANT

le formulaire dûment complété doit parvenir à temps à la compagnie d'assurance, faute de quoi vous perdez tous vos droits à la prime.

La prime est payée dans son intégralité jusqu'à l'âge de 55 ans. Pour chaque année au-delà de 55 ans, la prime est amputée de 20 %.

On ne touche la prime qu'après le retrait du C.S.M.

Après une maladie ou un accident graves, qui aura inéluctablement pour conséquence le retrait du C.S.M., on peut demander à la compagnie d'assurance, si l'on entre en ligne de compte pour la prime. La compagnie décide si la prime est versée immédiatement ou s'il faut attendre l'examen du S.S.A.

10.2. ACCIDENT MORTEL

Une prime de 320.000 F. est versée aux ayants droit, lorsque le travailleur est victime d'un accident mortel dans sa *vie privée*.

L'accident de travail est exclu, étant donné qu'il est couvert par l'assurance contre les accidents de travail.

11. Prépension et prépension de retraite

C.C.T. du 18.12.1986.

11.1. PREPENSION.

Les travailleurs des entreprises d'autobus et d'autocars peuvent obtenir la prépension.

Conditions :

- compter au moins 10 années de service dans une entreprise d'autobus ou d'autocars;
- être âgé au moins de 58 ans;
- s'engager à passer à 60 ans à la prépension de retraite;
- l'employeur n'est pas obligé de procéder à un recrutement de remplacement.

ALLOCATION EN CAS DE PREPENSION

Le Fonds social des ouvriers des entreprises d'autobus et d'autocars verse l'allocation pour les prépensionnés, comme prévu par la CCT n° 17.

Ce versement complémentaire s'élève à 50 % de la différence entre l'allocation de chômage et le salaire de référence net.

Cette allocation est liée à l'index : indice-pivot, comme pour les lignes publiques d'autobus (voir 2.1.1.)

Le Conseil national du travail fixe chaque année un coefficient d'augmentation pour l'allocation de la prépension. Ce coefficient est basé sur la moyenne de la hausse (hors index) des salaires dans tous les secteurs.

Si l'allocation de chômage est diminuée pour les isolés ou les cohabitants, le fonds social fera un calcul de l'allocation de prépension.

11.2. PREPENSION DE RETRAITE

Les prépensionnés sont obligés de passer à 60 ans à la prépension de retraite.

Les travailleurs encore en activité peuvent, eux aussi, obtenir la prépension de retraite à partir de 60 ans jusqu'à 64 ans.

Ceux qui peuvent apporter la preuve d'au moins 10 années d'activité dans le secteur, touchent une allocation, qui diminue au fur et à mesure que l'on approche l'âge de 65 ans.

<i>Age de quelqu'un qui bénéficie de la prépension de retraite</i>	<i>Montant de l'allocation de pension complémentaire</i>
--	--

60 ans	3.500 F.
61 ans	2.750 F.
62 ans	2.000 F.
63 ans	1.250 F.
64 ans	750 F.

Ces montants sont liés à l'index :
indice-pivot, comme pour les lignes publiques d'autobus (voir 2.11)

**Avant de demander la prépension ou la prépension de retraite,
informez-vous au préalable auprès de votre secrétaire C.C.S.P.**

Il est en mesure de répondre à toutes vos questions.

12. Non respect des conventions sociales

Comme on peut s'en rendre compte à la lecture de ce vade-mecum, les conventions sociales pour notre secteur sont nombreuses et pas toujours simples, sans préjudice de la législation sociale générale.

Il s'ensuit que l'employeur n'est pas toujours au courant de ces obligations ou qu'il ne les applique ou ne les interprète pas toujours correctement.

Au cas où vous constateriez pareille situation dans votre entreprise, il faut en informer immédiatement votre organisation syndicale.

S'il s'agit vraiment d'une erreur, l'employeur réparera l'erreur commise sans faire de difficultés, après que nous soyons intervenus.

Si par contre, l'employeur fait preuve de mauvaise volonté, nous mettons gratuitement notre service juridique au service de nos membres, afin d'obtenir satisfaction devant le Tribunal du travail.

16 NOVEMBRE 1977. — Arrêté royal rendant obligatoire la convention collective de travail du 28 février 1977, conclue au sein de la Commission paritaire du transport, concernant le statut des délégations syndicales dans les entreprises de transport de services publics et spéciaux d'autobus et services d'autocars (1)

BAUDOUIN, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires, notamment l'article 28;

Vu la demande de la Commission paritaire du transport;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Emploi et du Travail,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1er. Est rendue obligatoire la convention collective de travail du 28 février 1977, reprise en annexe, conclue au sein de la Commission paritaire du transport, concernant le statut des délégations syndicales dans les entreprises de transport de services publics et spéciaux d'autobus et services d'autocars.

Art. 2. Notre Ministre de l'Emploi et du Travail est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 16 novembre 1977.

BAUDOUIN

Par le Roi :

Le Ministre de l'Emploi et du Travail.

Commission paritaire du transport**Convention collective de travail du 28 février 1977**

Statut des délégations syndicales dans les entreprises de transport de services publics et spéciaux d'autobus et services d'autocars

CHAPITRE Ier. — Champ d'application

Article 1er. La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs et aux ouvriers des entreprises de transport de services d'autobus publics et spéciaux et services d'autocars.

Par ouvriers sont visées également les ouvrières.

CHAPITRE II. — Principes généraux

Art. 2. La présente convention collective de travail, conclue en exécution et conformément aux conventions collectives de travail concernant le statut des délégations syndicales du personnel des entreprises conclues les 24 mai et 30 juin 1971 au sein du Conseil national du travail, règle l'institution et le statut des délégations syndicales du personnel ouvrier.

Art. 3. Le personnel ouvrier reconnaît la nécessité d'une autorité légitime des chefs d'entreprises et met son honneur à exécuter consciencieusement son travail.

Art. 4. Les employeurs reconnaissent que leur personnel ouvrier est représenté auprès d'eux par une délégation syndicale dont les membres sont désignés par les organisations syndicales siégeant à la Commission paritaire du transport.

Ces organisations désignent à l'unanimité la délégation syndicale après en avoir informé au préalable l'employeur via la Fédération belge des exploitants d'autobus et d'autocars (F.B.A.A.).

Art. 5. Les employeurs s'engagent à n'exercer aucune pression sur le personnel pour l'empêcher de se syndiquer et à ne pas consentir aux ouvriers non syndiqués d'autres prérogatives qu'aux ouvriers syndiqués.

Les délégations syndicales s'engagent :

— à observer dans les entreprises des pratiques de relations paritaires conformes à l'esprit de la présente convention collective de travail;

— à ne pas entraver l'activité de la direction de l'entreprise et de ses représentants aux divers échelons.

Art. 6. Les employeurs et les délégations syndicales :

— témoignent en toutes circonstances de l'esprit de justice, d'équité et de conciliation qui conditionne les bonnes relations sociales dans l'entreprise;

— respectent la législation sociale, les conventions collectives de travail, le règlement de travail, la discipline du travail et le secret professionnel, et conjuguent leurs efforts en vue d'en assurer le respect.

CHAPITRE III

Institution et composition de la délégation syndicale

Art. 7. Une délégation syndicale du personnel ouvrier est instituée dans les entreprises visées à l'article 1er, occupant au moins 25 ouvriers.

Cette délégation se compose comme suit :

- a) dans les entreprises de 25 à 75 ouvriers : 2 membres,
- b) dans les entreprises de plus de 75 ouvriers : 4 membres.

Art. 8. Pour pouvoir exercer le mandat de délégué, les membres du personnel ouvrier, affiliés à une des organisations de travailleurs visées à l'article 4, doivent remplir les conditions suivantes :

1. être âgés de 21 ans accomplis au moment de la désignation;
2. être occupés au moins depuis deux ans consécutifs dans l'entreprise;
3. avoir été occupés en qualité de travailleur depuis au moins cinq ans;
4. ne pas être en préavis au moment de la présentation de leur candidature auprès de la Fédération belge des exploitants d'autobus et d'autocars conformément aux dispositions de l'article 4.

En tout état de cause le mandat prend fin à la requête écrite de l'organisation de travailleurs qui a présenté la candidature du délégué.

Art. 9. a) La durée des mandats est fixée à quatre ans; ils peuvent être renouvelés;

b) Dans les entreprises où il y a un conseil d'entreprise et/ou un comité de sécurité, d'hygiène et d'embellissement des lieux de travail, les délégués syndicaux sont choisis par les organisations syndicales parmi les délégués élus de ce ou de ces organes.

CHAPITRE IV. — *Compétence de la délégation syndicale*

Art. 10. La délégation syndicale est reçue par l'employeur aussitôt que possible compte tenu des circonstances :

- a) à l'occasion de toute demande concernant :
 - les relations de travail, y compris l'établissement des horaires de service, les négociations en vue de la conclusion de conventions ou accords collectifs au sein de l'entreprise, sans préjudice aux conventions collectives ou accords conclus à d'autres niveaux;
 - l'application dans l'entreprise de la législation sociale, des conventions collectives de travail, du règlement de travail et des contrats individuels de louage de travail;
 - l'application des barèmes de salaires et des règles de classification;

b) à l'occasion de tout litige ou différend de caractère collectif survenant dans l'entreprise ou en cas de menace de pareils litiges ou différends;

c) à l'occasion de tout litige ou différend de caractère individuel qui n'a pu être résolu après avoir été présenté en suivant la voie hiérarchique habituelle par l'ouvrier intéressé assisté à sa demande par son délégué syndical.

CHAPITRE V

Statut des membres de la délégation syndicale

Art. 11. Le mandat de délégué syndical ne peut entraîner un préjudice quelconque ou des avantages spéciaux pour celui qui l'exerce. Cela signifie que les délégués jouissent des promotions et avancements normaux de la catégorie d'ouvriers à laquelle ils appartiennent.

Art. 12. La délégation syndicale plénière ou partielle se réunit avec l'employeur pendant les heures normales de travail.

Art. 13. Le temps consacré aux réunions de la délégation syndicale avec l'employeur est considéré comme prestation de travail et est rétribué comme tel.

Toutefois, le temps de réunion qui dépasserait exceptionnellement les heures normales de travail ne donne pas lieu à un sursalaire.

Art. 14. Les membres de la délégation syndicale disposent du temps et des facilités nécessaires, à déterminer de commun accord avec l'employeur et rémunérés comme temps de travail, pour l'exercice collectif ou individuel des missions et activités syndicales dans l'entreprise prévue par le présent statut.

Afin de pouvoir remplir sa fonction comme il se doit, la délégation syndicale peut faire usage, en accord avec l'employeur, d'un local disponible.

Art. 15. La délégation syndicale peut, en vue de préparer les réunions avec l'employeur, se réunir à l'intérieur de l'entreprise moyennant l'accord préalable de l'employeur.

Art. 16. La délégation syndicale peut, sans que cela puisse perturber l'organisation du travail, notamment pendant les heures de repos, procéder oralement ou par écrit à toutes les communications utiles au personnel.

Ces communications doivent avoir un caractère professionnel ou syndical.

T.E.R.

Art. 17. a) Les membres de la délégation syndicale ne peuvent être licenciés pour des motifs inhérents à l'exercice de leur mandat.

L'employeur qui envisage de licencier un délégué syndical pour quelque motif que ce soit, sauf pour motifs graves, en informe préalablement la délégation syndicale ainsi que l'organisation syndicale qui a présenté la candidature de ce délégué.

Cette information se fait par lettre recommandée à la poste sortant ses effets le troisième jour suivant la date de son expédition.

L'organisation syndicale intéressée dispose d'un délai de sept jours pour notifier son refus d'admettre la validité du licenciement envisagé.

Cette notification se fait par lettre recommandée à la poste; la période de sept jours débute le jour où la lettre envoyée par l'employeur sort ses effets.

L'absence de réaction de l'organisation syndicale est à considérer comme une acceptation de la validité du licenciement envisagé.

En cas de refus des organisations syndicales d'admettre la validité du licenciement envisagé, la partie la plus concernée peut soumettre le cas au comité national de conciliation, ou, là où il existe, au comité provincial de conciliation.

Ces commissions sont formées d'une part par la Fédération belge des exploitants d'autobus et d'autocars et d'autre part les organisations syndicales impliquées dans l'affaire.

Si le comité de conciliation n'a pu arriver à une décision unanime dans les trente jours de la demande d'intervention ou s'il n'a pas été saisi du différend, le litige concernant la validité des motifs

b) En cas de licenciement d'un délégué syndical pour motifs graves, la délégation syndicale doit en être informée immédiatement;

c) Une indemnité forfaitaire est due par l'employeur dans les cas suivants :

1° s'il licencie un délégué syndical sans respecter la procédure prévue à l'article 17, a);

2° si l'employeur a licencié le délégué pour motifs graves et que le tribunal du travail a déclaré le licenciement non fondé;

3° si le contrat de travail a pris fin en raison d'une faute grave de l'employeur, qui constitue pour le délégué un motif de résiliation immédiate du contrat.

L'indemnité forfaitaire est égale au salaire brut d'un an, sans préjudice de l'application des articles 22 et 24 de la loi du 10 mars 1900 sur le contrat de travail, modifiée par celles des 4 mars 1954 et 21 novembre 1969.

. CHAPITRE VI. — Dispositions finales

Art. 18. La présente convention collective de travail est conclue pour une durée indéterminée et entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Elle ne peut être dénoncée par une des parties que moyennant la remise d'un préavis de six mois notifié par lettre recommandée à la poste, adressée au président de la Commission paritaire du transport.

La partie qui prend l'initiative de la dénonciation s'engage à en indiquer les motifs et à déposer en même temps des propositions d'amendements qui sont discutées au sein de la commission paritaire dans un délai d'un mois à dater de leur réception.

Art. 19. Pendant la durée de la présente convention collective de travail, incluse la durée du préavis de dénonciation, les organisations concernées des employeurs et des travailleurs s'engagent à ne pas recourir à la grève ou au lock-out sans qu'il y ait eu conciliation préalable à leur intervention et, en cas de besoin, par un recours d'urgence à la commission paritaire ou à sa commission de conciliation.

Art. 20. Les cas spéciaux ou non prévus par la présente convention collective de travail sont examinés par la commission paritaire compétente.

Vu pour être annexé à l'arrêté royal du 16 novembre 1977.

Le Ministre de l'Emploi et du Travail.

