

T.E.R.

GRANDE BRETAGNE

SOMMAIRE :

Récapitulatif des textes applicables :

Liste des textes	1
Caractérisation des textes	2

Temps de travail

Durée du travail	4
Durée de conduite	5
Amplitude	6
Heures supplémentaires	6

Interruptions de travail

Coupures	8
Repos	8
Repos compensateurs	9
Jours fériés	10
Congés annuels	10
Congés exceptionnels	10
Intempéries	10

Rémunérations

Rémunérations de base	12
Heures supplémentaires	12
Déplacements	13
Primes diverses	13

Contrôles

Autorités chargées des contrôles	15
Règles	15
Sanctions	16
Pratique	16

**MONOGRAPHIE
GRANDE BRETAGNE**

ANALYSE DE LA REGLEMENTATION SOCIALE

I. RECAPITULATIF DES TEXTES APPLICABLES .

1. Textes Législatifs et Réglementaires.

a. Transport Routiers :

(1) LOI SUR LES TRANSPORTS du 25 octobre 1968
Transport Act 1968

(2) LOI SUR LES TRANSPORTS du 2 août 1978
Transport Act 1978

(3) LOI D'HARMONISATION avec la réglementation communautaire en matière de temps de conduite de 1986. N° DET 5078

(4) LOI D'HARMONISATION avec la réglementation communautaire en matière de temps de conduite et d'appareil de contrôle (Dérogations et dispositions complémentaires) de 1986 N° DET 5083

b. & c. Transports Routiers de Marchandises et de Voyageurs :

Pas de texte spécifique.

2. Textes conventionnels.

a. Transports Routiers

Pas de convention collective commune aux transports routiers de marchandises et de voyageurs

b. Transports Routiers de Marchandises

Convention collective pour le Transport Routier de marchandises de la Région de Londres et du Sud Est de 1985 (London & South Eastern Regional Joint Council for the Road Haulage Industry).

3. Caractérisations des Textes Législatifs et Réglementaires :

La "Loi de 1968 (Transport Act 1968)" reste le texte de base applicable en matière de transport routier en Grande Bretagne. Comprenant 10 Titres et 166 articles, le "Transport Act de 1968" regroupe les principales dispositions légales concernant la coordination et la réglementation sociale dans les transports ; il a été modifié à plusieurs reprises par des amendements successifs mais il reste le texte de référence.

Le titre VI avec les articles 95 à 103 traite spécifiquement de la réglementation du temps de travail des conducteurs.

Le contenu de ces articles a profondément évolué au cours des dernières années. Une grande partie des dispositions nationales relatives aux durées de travail, aux temps de conduite, de repos et aux amplitudes qui figuraient dans le texte d'origine, ont été supprimées. Seules ont été retenues les dispositions conformes aux directives et aux règlements européens et celles qui n'introduisent pas de contraintes supplémentaires par rapport aux normes communautaires.

L'évolution du "Transport Act", et de ses dispositions à caractère social en particulier, reflète le désengagement de l'Etat britannique et la volonté du gouvernement conservateur de "Déréglementer les rapports sociaux" en favorisant la mise en place d'un droit du "travail négocié" librement entre les parties.

Le "Transport Act" s'applique aussi bien aux conducteurs salariés qu'aux artisans.

La "Loi de 1978" à son article 10 apporte quelques modifications visant à introduire des sanctions au non respect de règles communautaires introduites par le Règlement CEE 1463/70 du 20 juillet 1970.

La "Loi d'harmonisation avec la réglementation communautaire en matière de temps de conduite de 1986" abroge les dispositions introduites par la Loi de 1978 en matière d'harmonisation. Elle prend en compte l'entrée en vigueur du Règlement CEE 3820/85 du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine du transport par route.

Un texte complémentaire de 1986 édicte un certain nombre de dérogations autorisées par les Règlements CEE 3820 et 3821/85 en particulier en vertu des :

article 13.§1. du Règlement CEE 3820 et article 3. §2. et §3. du Règlement CEE 3821 (dérogations bénéficiant à certains types de véhicules)

article 13.§2. (dérogations en certaines circonstances)

article 7.§3. (réduction du temps d'interruption minimum)

Ce texte étend d'autre part conformément à l'Article 6 du Règlement CEE 3820, les temps de conduite applicables aux Transports Internationaux de voyageurs, aux transports nationaux sauf aux services réguliers.

4. Caractérisation des Conventions Collectives :

Les rapports sociaux dans le secteur des transports en Grande Bretagne sont essentiellement régis par des accords d'entreprises.

Il n'y a pas de convention collective nationale, ni d'accord professionnel de branche.

L'élaboration, la négociation et l'application des conventions collectives restent marquées par les principes de liberté et d'indépendance des parties.

C'est ainsi qu'il n'existe aucune disposition légale ou réglementaire relative à l'extension et l'élargissement des accords professionnels. Les conventions collectives et les accords d'entreprises ne s'appliquent qu'entre les parties signataires.

Le "Memorandum of Agreement" établi par le "London & South Eastern Regional Joint Council for Road Haulage Industry" est une convention exceptionnelle par son étendue. Il constitue un accord cadre aux accords d'entreprise régionaux et reflète bien le contenu habituel des conventions et accords d'entreprises.

5. Abréviations utilisées.

.CC.	Convention Collective.
.L.& SE.RJC.	London & South Eastern Joint Council for Road Haulage Industrie.
.TRM.	Transports Routiers de Marchandises.
.TRV.	Transports Routiers de Voyageurs.
." <i>italiques</i> "	Citation.
.(.....)	Texte non-traduit ou supprimé.

II. Les TEMPS de TRAVAIL

I. Durée du travail :

La notion de temps de travail est abordée à l'article 96 de la "Loi Transport de 1968". La législation britannique ne distingue pas toujours clairement temps de travail, temps de service et amplitude. C'est ainsi que le "Transport Act" qualifie ces notions de "Working day" alors qu'un terme précis existe en Grande Bretagne pour qualifier la notion d'amplitude "Spreadover".

Le Transport Act ne donne pas de définition du terme "Working day".

a. Journalière :

En transport routier, la durée journalière maximum de travail est de 11 heures.

"La journée de travail d'un conducteur:

(a) ne doit pas dépasser 11 heures ..."

(article 96 § 3 du Transport Act)

Mais le Transport Act autorise les personnels roulants des transports routiers de voyageurs à étendre la durée de leur journée de travail à 12 heures, comme il ressort de l'interprétation des dispositions de l'article 96 § 3.c (voir amplitude)

Les dispositions relatives à la durée journalière de travail ne s'appliquent pas aux conducteurs conduisant, chaque jour de la semaine, moins de 4 heures par jour.

"Si durant tous les jours (débutant à minuit) d'une même semaine, un conducteur conduit durant moins de 4 heures (consécutives ou fractionnées) un véhicule entrant dans le champ d'application de la présente Loi, les dispositions des paragraphes 1 à 3 (a) (relatifs aux temps de conduite et de travail) n'ont pas à être observées...."

(article 96 § 7 Transport Act)

Les dispositions relatives aux temps de travail ne s'appliquent pas non plus les jours où les conducteurs ne prennent pas le volant.

"Si au cours d'une journée de travail un conducteur ne conduit pas ;

(a) le paragraphe (3) (a) de cet article n'est pas applicable ce jour là,

(article 96 § 8 du Transport Act)

De plus, le ministre peut accorder des dérogations aux dispositions précédentes.

"Afin de permettre aux conducteurs de faire face à des situations d'urgence ou de répondre à un besoin précis, le Ministre peut :

(a) arrêter des dérogations à une ou à toutes les dispositions prévues aux paragraphes 1 à 6 de cet article. Ces dérogations étant soumises aux conditions prévues dans les textes d'application,

(b) autoriser les inspecteurs des Transports (Traffic commissioners) ou les autorités chargées de contrôler les licences de transports (licensing authority)

(i) à accorder des dispenses à caractère général ou particulier dans des cas non visés à l'alinéa (a) de ce paragraphe.....

(article 96 § 10 du Transport Act)

En contre partie, le ministre des transports peut par voie réglementaire rendre plus contraignantes les dispositions en matière de durée de travail mais il n'a pas utilisé cette possibilité depuis l'élaboration de la Loi.

"Le Ministre peut par voie réglementaire :
(a) modifier le temps de travail en le réduisant"
 (article 96 § 12 du Transport Act)

b. Hebdomadaire :

A l'origine, le "Transport Act" limitait la durée hebdomadaire du travail à 60 heures.

"Un conducteur ne doit pas dépasser au cours d'une semaine, une durée de travail totale de plus de soixante heures."
 (article 96 § 5 du Transport Act de 1968)

Mais, cet article ne figure plus dans le texte amendé du "Transport Act".

Les conventions collectives comme celle du "London & South Eastern Regional Joint Council" ne fixent pas de durées de travail hebdomadaires maximum, elles déterminent au contraire des minima de travail hebdomadaire garanti permettant d'assurer aux conducteurs un plancher de rémunération.

"Tout salarié bénéficie d'une garantie d'emploi hebdomadaire de 40 heures, s'appuyant:
.dans le cadre de la semaine de 5 jours courant du lundi au vendredi sur
une garantie d'emploi de 8 heures.
.dans le cadre de la semaine de 6 jours, sur une garantie d'emploi de 7
heures et quart du lundi au jeudi, de 7 heures le vendredi et de 4 heures le
samedi.

Ces garanties ne sont prises en compte que si le salarié se présente quotidiennement à son poste....."
 (L.&SE.RJC. section B.)

2. Durée de conduite :

En vertu des dispositions communautaires (CEE 3820), la durée journalière de conduite est de 9 heures, extensible à 10 heures, 2 fois par semaine.

La loi nationale qui s'applique aux véhicules n'entrant pas dans le champ d'application de la réglementation communautaire est plus permissive; elle autorise en effet une durée de conduite journalière de 10 heures.

"Un conducteur ne doit pas au cours d'une journée de travail conduire durant plus de 10 heures un véhicule ou des véhicules pour lesquels cette Loi s'applique."
 (article 96 § 1 du Transport Act)

Le "Transport Act" prévoit malgré tout des possibilités de réduction de la durée journalière de conduite par décision ministérielle mais il n'en a pas été jusqu'à présent fait usage.

"Le Ministre peut par voie réglementaire :
(a) diminuer le temps de conduite de 10 heures à 9 heures"
 (article 96 §12. du Transport Act)

3. Amplitude :

Le "Transport Act" limitait à l'origine la durée de l'amplitude journalière des personnels de conduite des transports de marchandises à 12 heures 30 (sous certaines conditions de repos).

"La journée de travail d'un conducteur ...

(b) peut être portée à 12 heures 30, si la où les périodes d'interruptions cumulées sont au moins égales au dépassement constaté par rapport aux 11 heures de travail autorisées..."

(article 96 § 3 du Transport Act)

Mais cette disposition a été supprimée à la suite des modifications introduites dans le texte de Loi. Désormais, plus aucune disposition ne réglemente spécifiquement l'amplitude de la journée de travail des conducteurs routiers de transports de marchandises.

On peut souligner malgré tout que la durée de l'amplitude des conducteurs soumis aux dispositions du Règlement CEE 3820, peut être calculée en déduisant d'une journée complète la durée minimum du repos journalier. Mais un tel calcul n'est même pas possible pour les conducteurs non soumis aux normes communautaires car les dispositions relatives à la durée du repos journalier les concernant ont elles aussi été abrogées (voir repos).

Seules ont été maintenues dans le texte modifié du "Transport Act" les dispositions relatives à l'amplitude ("speadover") de la journée de travail des conducteurs des transports routiers de voyageurs. En effet, une limite supérieure est fixée à l'amplitude de leur journée de travail qui ne doit pas dépasser 16 heures.

"La journée de travail d'un conducteur:

(a) ne doit pas dépasser 11 heures, exceptée dans les cas visés au paragraphe (c) ci dessous.

(b) supprimé

(c) si pendant cette journée

(i) le temps de conduite est passé au volant d'une ou plusieurs voitures express ou de transport en commun,

(ii) et si le conducteur au cours de cette journée a pu au cours de cette même journée bénéficier d'au moins quatre heures de repos

la durée maximum de travail peut être portée à 14 heures (16 heures en vertu de l'article 4 (3) (c) de la Loi de 1971)."

(article 96 § 3 du Transport Act)

4. Heures Supplémentaires :

Le "Transport Act" n'aborde ni la définition ni les modes de rémunération des heures supplémentaires.

Les dispositions relatives aux heures supplémentaires sont négociées dans le cadre des conventions collectives.

Dans la convention collective de Londres et du Sud Est, toute heure travaillée au delà des heures garanties quotidiennement est considérée comme une heure supplémentaire; c'est à dire que l'on qualifie d'heure supplémentaire, toute heure travaillée au delà de 8 heures par jour, en semaine de 5 jours....

"Sont considérées comme heures supplémentaires :

(a) toute heure travaillée au delà des heures garanties quotidiennement;

(b) en cas d'un travail exécuté sur la base de la semaine de 5 jours:

toute heure travaillée le samedi, sachant que 4 heures au moins sont payées, même si le nombre d'heures effectivement travaillées est moindre;

(c) en cas d'un travail exécuté sur la base de la semaine de 6 jours:

toute heure travaillée le samedi, si le nombre d'heures travaillées dépasse 4 heures ou si elles sont réalisées après 12H 30;

(d) toute heure travaillée le dimanche sachant que 5 1/2 heures sont payées, même si le nombre d'heures effectivement travaillées est moindre.

Cette dernière disposition ne s'applique pas

si la prestation de travail a été effectuée entre le samedi et le dimanche avant 5 heures 30 ou entre le dimanche après 18 heures 30 et le lundi matin.

Si le nombre des heures travaillées le dimanche est inférieur à trois, le salarié est supposé avoir travaillé trois heures, sauf s'il a pris son poste le samedi et l'a quitté le dimanche avant 1 heure du matin; dans ce cas il n'est considéré avoir travaillé qu'une heure le dimanche."

(L.&SE.RJC. section C article 2.)

III. Les INTERRUPTIONS de TRAVAIL.

1. Coupures :

La législation britannique distingue deux types de coupure :

- .la première concerne les interruptions devant intervenir au terme d'un certain nombre d'heures de conduite.
- .la seconde, les interruptions devant intervenir au terme d'un certain nombre d'heures de travail

Pour les véhicules entrant dans le champ d'application des Règlements communautaires, une coupure de 45 mn au moins (pouvant être remplacée par plusieurs coupures d'au moins 15 mn) doit être pratiquée au terme de 4 1/2 heures de conduite.

La réglementation nationale ("Transport Act de 1968") rendait obligatoire à l'origine une coupure d'au moins une demi-heure au terme de 5 1/2 heures de travail.

*"Si un conducteur, au cours d'une journée de travail, a été en service de façon continue ou discontinue pendant cinq heures et demi, et
(a) s'il n'a pas, pendant la durée de son service bénéficié d'une interruption d'au moins une demi-heure durant laquelle il a pu se rafraîchir ou se reposer
(b) et si au terme de ces 5 heures et demi il n'est pas parvenu à la fin de sa journée de travail,
il doit obligatoirement prendre le repos mentionné précédemment."
(article 96 § 2 du Transport Act)*

Cette obligation a été supprimée pour les transports routiers de marchandises. Mais, elle a par contre été maintenue pour les transports routiers de voyageurs.

2. Repos :

a . Journalier :

Pour les véhicules entrant dans le champ d'application des règlements communautaires, la durée de repos quotidien est de 11 heures consécutives; elle peut être réduite à 9 heures, 3 fois par semaine sous réserve de faire l'objet de compensation avant la fin de la semaine suivante.

La réglementation nationale fixait à 11 heures la durée du repos quotidien, réductible à 9 1/2 heures dans les transports de voyageurs.

*"Le repos entre deux journées successives de travail d'un conducteur doit être :
(a) au minimum de 11 heures sauf dans le cas cité au paragraphe (b) ci-dessous;
(b) le repos peut être réduit à moins de 11 heures sans descendre toutefois au dessous de 9 1/2 heures si sur deux jours consécutifs toute ou la plus grande partie du temps de conduite a été passé à conduire un ou plusieurs véhicules de transports en commun.
Pour un conducteur salarié, il ne suffit pas qu'une période d'attente risque d'être interrompue pour raison de service pour ne pas la considérer comme temps de repos".
(article 96 § 4 du Transport Act)*

Ces dispositions ont été supprimées pour les transports routiers de marchandises. Elles ont été maintenues pour les transports de voyageurs, mais de façon plus permissive; en effet, la durée du repos journalier a été fixée à 10 heures continues, réductibles à 8 1/2 heures, 3 fois par semaine.

b. Hebdomadaire :

Les règlements communautaires rendent obligatoire la prise d'un repos hebdomadaire de 45 heures, réductibles à 36 ou 24 heures s'il est pris hors du domicile, au terme de 6 jours de travail.

Pour les conducteurs ne rentrant pas dans le champ d'application des normes communautaires, seules les dispositions du Transport Act s'appliquent.

Le "Transport Act de 1968" d'origine rendait obligatoire un repos hebdomadaire de 24 heures au terme d'une semaine de travail, pour les conducteurs routiers de marchandises et un repos de 24 heures par quinzaine, pour les conducteurs routiers de voyageurs.

"Il est obligatoire que dans le cadre d'une semaine de travail, un repos d'au moins 24 heures soit pris pendant lequel le chauffeur est libéré de ses fonctions.

Ce temps libre peut se situer :

soit pendant la semaine de travail,

soit débiter au terme de la semaine de travail et s'achever au début de la semaine suivante.

Mais,

(a) Dans le cas où le repos est pris en fin de semaine, le temps de repos écoulé au début de la semaine suivante ne peut être comptabilisé pour satisfaire les obligations de repos attachées à la semaine de travail qui reste à réaliser (exception faite d'un repos qui suivrait vingt quatre heures après).

(b) Cette obligation ne s'impose pas dans le cas où le conducteur ayant effectué chaque jour de la semaine un service régulier de transport en commun a satisfait aux dispositions durant la semaine précédente ou encore n'a pas été en service, la semaine précédente."

(article 96 § 6 du Transport Act de 1968)

La Loi transport modifiée a supprimé toute obligation de repos hebdomadaire pour les transports routiers de marchandises mais l'a maintenu pour les transports routiers de voyageurs.

3. Repos compensateurs :

Les dispositions relatives aux repos compensateurs sont d'origine conventionnelle.

"(b) Quand un employé travaille plus de 3 heures au cours d'un jour férié, la rémunération à laquelle il a droit est égale au double de celle qui est habituellement attribuée au travail qu'il effectue ou le double de son salaire de base, la solution la plus avantageuse étant retenue.

De plus, il a droit en ce cas à un jour de repos compensateur, payé comme un jour férié. Le jour de repos compensateur doit être pris avant la fin de la 8^{ème} semaine qui suit.

(c) Dans le cadre des dispositions de cet article, si un employé a commencé son travail avant minuit et l'a poursuivi plus de 3 heures après minuit, le jour de repos compensateur doit être d'une durée de 24 heures consécutives, commençant et finissant à midi un jour de semaine ouvré...."

(L & SE. RJC.section E article 9)

4. Les Jours Fériés.

La convention collective régionale de Londres et du Sud Est énumère les principaux jours fériés auxquels ont droit les salariés des entreprises de transport.

"Les jours fériés légaux sont le Vendredi Saint, le Lundi de Pâques, le 1er Mai, les jours fériés du Printemps et de la fin de l'Eté, le jour et le lendemain de Noël, le jour de l'An et les jours proclamés fériés par décision nationale (.....)"
(L.& SE.RJC. section E article 6 § 6)

5. Congés Annuels.

Les congés annuels varient selon l'ancienneté du salarié entre 3 et 4 semaines calendaires.

" 1. Tout salarié ayant travaillé un an au 1 Mai (ou à toute autre date figurant dans un accord d'entreprise) et s'étant absenté moins de 16 semaines dans l'année (à l'exclusion des périodes de chômage technique) a droit à 3 semaines de congés annuels.

Tout salarié ayant plus de 2 ans d'ancienneté au 1er Mai (ou à la date figurant dans l'accord d'entreprise) et s'étant absenté moins de 16 semaines dans l'année (à l'exclusion des périodes de chômage technique), a droit à 4 semaines de congés. La 3ème et la 4ème semaine de congés devront alors être prises entre le 1er janvier et le 30 avril ou entre le 1 octobre et le 31 décembre, après accord de l'employeur.

Aucun congé de plus de 2 semaines ne peut être pris sans accord préalable entre parties.

2. Les congés se prennent sur une période continue et sont accordés durant les jours habituellement travaillés. Ils sont comptabilisés comme des jours consécutifs, même si ils sont entrecoupés d'un dimanche.

3. Si la durée du congé auquel peut prétendre le salarié excède une semaine, il peut être morcelé en 2 ou 3 parties, sous réserve qu'une demande par écrit ait été faite à son employeur et qu'une des parties s'étale au moins sur une semaine.

4. A défaut d'accord, l'employeur notifiera à son salarié la ou les dates du début de ses congés ainsi que leurs durées. Une telle notification sera remise en main propre au salarié ou adressée par voie postale à son domicile."

(L.& SE.RJC. section E article 1 à 4.)

6. Congés exceptionnels.

Pas de disposition particulière

7. Intempéries.

En vertu de la convention collective régionale de Londres et du Sud Est, les salariés bénéficient d'une garantie d'emploi et de salaire hebdomadaire.

Cette garantie peut être suspendu en cas d'intempéries, d'actions de revendication sociale, ou de réquisitions gouvernementales.

*" (a) Tout salarié bénéficie d'une garantie d'emploi hebdomadaire de 40 heures"
mais la garantie d'emploi peut être suspendue si l'employeur n'est plus en mesure de fournir du travail à ses salariés, du fait:*

(i) *d'inondation, d'enneigement, de verglas, ou de toutes autres perturbations climatiques empêchant la circulation automobile.*

(ii) *de grève, de lock-out, ou d'actions sociales du même type;*

(iii) *de réquisition gouvernementale*

(iv) *de rupture d'approvisionnement de fuel.*

(b) Avant toute suspension d'emploi, une concertation entre employeurs et représentants du personnel doit avoir lieu.

(c) Lorsque la garantie d'emploi est suspendue et si l'employeur ne se trouve pas en mesure de lui offrir un autre travail approprié, l'employé bénéficie d'un salaire minimum garanti correspondant à 5 jours de salaire par période de 3 mois consécutifs, conformément aux dispositions du Pacte pour l'Emploi ("Employment Protection Act"), ces jours étant pris isolément ou de façon consécutive sans que les droits qui y sont attachés puissent être reportés sur la période suivante...."

(L & SE. RJ C. section B § a, b et c)

IV . Les REMUNERATIONS :

1. Rémunérations de base :

Les salariés des entreprises de transport bénéficient d'une rémunération minimum garantie.

"

(a) le salaire hebdomadaire garanti est calculé sur la base de 45 heures (47 heures 1/2 de travail continu) sous réserve que le salarié se présente chaque jour à son travail;

(b) les congés annuels sont payés sur la base de 50 heures de travail hebdomadaire à plein temps;

(c) les jours fériés sont rémunérés sur la base de 10 heures de travail à plein temps (.....)"

(L.&SE. RJC. section A)

"Tableau de rémunération : Accord sur les salaires

	40 heures	à l'heure
(a) Conducteurs		
Véhicules de 7,5 à 10,5 Tonnes	108,53	2,71
de 10,5 à 16 tonnes comprises	109,35	2,73
de 16 à 22 tonnes comprises	111,62	2,78
de 22 à 26 tonnes comprises	111,84	2,8
de 26 à 30 tonnes comprises	112,69	2,82
de 30 à 32 tonnes comprises	113,5	2,84
38 tonnes et plus	119	2,98
(b) Conducteurs		
Jusqu'à 7,5 Tonnes	105,48	2,64
(c) Accompagnateur et autres		
au dessous de 17 ans	64,75	1,62
17 ans	72,98	1,82
18 ans	81,2	2,03
19 ans	89,39	2,23
20 ans	97,63	2,44
21 ans	105,48	2,64

(L.&SE.RJC. annexe I)

2. Heures Supplémentaires :

Les majorations de salaires qui sont versées pour heures supplémentaires varient entre 50 et 100% selon les jours au cours desquels ces heures sont réalisées.

"1. Les heures supplémentaires sont rémunérées de la façon suivante:

du lundi au vendredi :	+ 50 %
le samedi jusqu'à 5 1/2 de travail, ou jusqu'à 13 h:	+ 50 %
le samedi au delà de 5 h 1/2 de travail, ou à partir de 13 h.:	+ 100 %
le dimanche:	+ 100 %

(L.&SE.RJC. section C article 1)

3. Déplacements :

"1. Tout salarié qui prend son repos journalier hors de son domicile ou de son lieu d'attache et sous condition que ce repos n'excède pas 15 heures, a droit au paiement des frais de déplacement fixés par la Convention.

Au cas où la période de repos dure plus de 15 heures, l'employé est considéré comme au travail et a droit à la rémunération correspondante (en complément de ses frais de déplacement) comme s'il était effectivement au travail, et ceci à partir de la 15ème heure sans excéder la 23 ou 24ème heures, selon que le salarié réalise une semaine de 5 ou de 6 jours.

Au cas où la période de repos dépasse 23 ou 24 heures (selon le cas), le salarié a droit aux mêmes avantages selon la même périodicité.

2 Si, au terme des 15 premières heures de repos (les frais de déplacement étant dus en ce cas), le salarié reprend son service un dimanche, il a droit (en plus des frais de déplacement) à une rémunération correspondant au moins à 9 ou 8 heures payées double suivant qu'il effectue une semaine de 5 ou 6 jours.

*3. Les montants de base sont donnés à l'annexe 1."
(L. & SE.RJC. section D article 1 à 3)*

"Repas.

*Les remboursements des frais de repas sont du ressort des accords d'entreprise."
(L & SE.RJC. section F article 7)*

*"Les frais de déplacement sont de £13,25 par nuit de découchage."
(L & SE.RJC. annexe I § iv)*

4. Primes diverses :

La convention collective de Londres et du Sud Est introduit un certain nombre de majoration salariales ou de primes diverses.

C'est ainsi qu'un jour férié travaillé ouvre droit à une revalorisation de 100% du salaire de base.

7. Un salarié peut être amené à travailler un jour férié :

(a) quand la nécessité d'assurer la continuité du service l'exige;

(b) quand son travail débutant la veille du jour férié ou s'achevant le lendemain, il empiète moins de 3 heures sur ce jour.

(L. & SE.RJC. Section E article 7)

8. (a) Quand un salarié travaille un jour férié en application de l'alinéa (a) du paragraphe précédent, la rémunération qui lui est attribuée doit être au moins égale au double de celle qui est habituellement prévue pour le travail qui lui est demandé ou le double de son salaire de base, la situation la plus avantageuse étant retenue.

(b) Quand un salarié travaille un jour férié en application de l'alinéa (b) du paragraphe précédent, la rémunération qui lui est attribuée doit être au moins égale au double de celle qui est habituellement prévue pour le travail qui lui est demandé à laquelle il convient d'ajouter une rémunération complémentaire égale au double de ce qui lui aurait été versé s'il avait pu passer cette journée en congé.

(L. & SE.RJC. Section E. article 8)

Un travail réalisé de nuit entraîne une revalorisation de 25% du salaire de base.

"En plus de son salaire de base, un employé travaillant entre 18 heures et 8 heures du matin, a le droit au paiement de 1/4 heure de salaire de base complémentaire par heure de travail réalisé. Ce complément de salaire sera rajouté aux heures supplémentaires quand elles sont dues, sans être pour autant intégré dans la base de calcul de ces heures supplémentaires."

(L. & SE.RJC. annexe I § v)

Une rémunération complémentaire est allouée aux salariés quand un jour férié tombe le samedi ou le dimanche.

"6. ..Si un jour férié coïncide avec la demi-journée de congé d'un salarié travaillant en régime de 6 jours, ce salarié a droit à une rémunération complémentaire correspondant à 4 heures de travail.

Si un jour férié tombe le dimanche, le salarié a droit à une rémunération complémentaire correspondant à 8 heures de travail. Ces paiements sont à ajouter aux salaires dus, à moins qu'un jour de repos compensateur n'ait été alloué.

Pour pouvoir bénéficier du paiement des jours fériés légaux ou statutaires, un salarié doit avoir travaillé la veille et le lendemain du jour férié, sauf si un accord plus favorable existe avec l'employeur ou si son absence a été dûment justifiée.

(L. & SE.RJC. article 6)

L'employeur est tenu d'assurer ses salariés, pour couvrir les indemnités de maladie ou de décès, le vol et les frais de rapatriement dans le cas de transports internationaux.

"Maladie et Accident.

L'Employeur doit prévoir une assurance "entreprise" couvrant les indemnités de maladie ou de décès du salarié dont les dispositions sont les suivantes.

(.....)

(L. & SE.RJC. section F article 4)

"Assurance des objets personnels du conducteur.

Les objets personnels du conducteur sont couverts par une assurance pour une somme pouvant atteindre £ 100 en cas de perte, de dégâts pendant le travail dûs soit à un accident, soit à un vol ayant fait l'objet d'une déclaration à la Police. La franchise minimale dans tous les cas est de £ 10."

(L. & SE.RJC. section F article 5)

"T.I.R.

Il est recommandé aux employeurs opérant en transports routiers internationaux d'assurer leurs conducteurs pour le rapatriement en cas d'accident ou de maladie grave, ainsi que pour les frais médicaux à l'étranger."

(L.&SE.RJC. section F article 6)

V. Les CONTROLES .

1. Les autorités chargées du contrôle :

Les autorités chargées de réaliser les contrôles en Grande Bretagne sont de 3 types :

1. Les forces de Police qui sont rattachées aux 52 comtés qui couvrent le territoire britannique et qui sont chacune dirigée par un "Chief Constable"

2. Une administration spécialisée qui relève du "Department of Transport" lui-même rattaché au Ministère des Transports.

Cette administration est déconcentrée et dispose de services répartis dans 9 Districts dont 2 sont subdivisées en sous-district :

- .Scottish
- .North Eastern (avec 2 subdivisions)
- .Eastern (avec 2 subdivisions)
- .North Western
- .West Midland
- .South Wales
- .Western
- .South Eastern
- .Metropolitan

Chacun de ces districts est dirigé par un "Patron Officer" aussi appelé "Supervisor Traffic Examiner"; il est assisté en règle générale par 6 "Senior Traffic Examiners" et 22 "Traffic Areas Examiners".

L'administration de contrôle emploie globalement 235 agents ("Traffic Areas Examiners"); ses fonctions correspondent en partie à celles des contrôleurs en France.

Ils s'intéressent principalement au respect des dispositions relatives:

- .aux heures de conduite et de repos
- .à la législation nationale relative aux licences
- .aux permis de conduire camion
- .aux transports de matières dangereuses
- .à l'état des véhicules

.....

3. En matière de coordination (poids et dimensions) une administration polyvalente intervient de façon parallèle, les "Trading Standard Officers" qui sont aussi bien compétents en matière de "poids et dimensions" que d'hygiène alimentaire, ou de standards commerciaux.....

2. Les règles :

Tous les deux ans, l'administration rédige un plan d'action qui fixe les nouveaux objectifs qu'elle assigne à ses organes déconcentrés.

En 1987-1988, les contrôles suivants ont été planifiés :

Pour les transports de marchandises :

nombre de véhicules contrôlés :

.britanniques	205 000
.étrangers	15 600
nombre de visites en entreprises (operator visit)	29 400
nombre de disques examinés	924 300

Pour les transports de voyageurs :	
nombre de véhicules contrôlés :	
.britanniques	20 400
étrangers	1 700
nombre de visites en entreprises (operator visit)	4 000
nombre de disques examinés	96 500

3. Les sanctions :

Récapitulatif des infractions et sanctions aux règlements communautaires (1987) :

Infraction	Montant de la sanction (maximum)
Dépassement des temps de conduite	£ 1 000
Non respect des temps de repos	£ 1 000
Non utilisation du Chrono Tachygraphe	£ 1 000
Non remise des disques à l'employeur	£ 1 000
Non présentation des disques lors d'une inspection	£ 400
Obstruction à un contrôle	£ 400
Falsification des disques (amende simple)	£ 2 000
Falsification des disques (inculpation)	2 ans de prison

4. La pratique :

Les "Traffic Examiners" réalisent 2 types de contrôle :

1. Les contrôles sur route ou "Physical Checks" qui peuvent prendre la forme de:
 - ."Silent Checks" (relevé d'un numéro minéralogique et vérification postérieure de l'existence d'un disque correspondant.
 - ."Random Checks" (vérification de véhicules à l'arrêt)
 - ."Organised Checks"(vérification dans le cadre de plan d'action élaboré conjointement avec les autorités de police)
 - ."Docks Checks" (contrôle des véhicules étrangers en particulier).

2. Les contrôles en entreprise ou "Investigating Checks"

Chaque année, en vertu du "Transport Act de 1968", un rapport d'activité est rédigé par les responsables des autorités de contrôle des divers districts ("Traffic Areas") relevant du ministère des transports ("The Annual Reports of the Licensing Authorities to the secretary of State For Transport").

Chaque responsable, "Patron Officer" remet un compte rendu récapitulant l'activité de ses services. Ces rapports ne se présentent pas toujours sous une forme homogène; ils permettent malgré tout de se rendre compte des pratiques nationales en matière de contrôle.

Rapport 1986 / 1987

1. District : North-Eastern Traffic Area

Au cours de l'année, 24 379 véhicules ont été contrôlés à l'occasion de contrôles routiers, et 7 024 véhicules ont fait l'objet de pointage "discret", "silent checks".
3 247 poursuites ont été engagées donnant lieu à l'émission d'amendes d'un montant global de £ 227 914.

2. District : North-Western Traffic Area

26 721 véhicules ont été contrôlés, et 1 969 d'entre eux ont donné lieu à la rédaction d'un procès verbal.

Parmi ceux ci, 907 étaient des véhicules étrangers dont 108 ont fait l'objet de sanction.

Type de contrôle	Verbalisations	Poursuites
Disques et Heures	922	273
Licences	189	119
Surcharges	741	444
Autres	117	68
Total	1 969	904

Montant total des amendes : £ 155 361

3. District : West Midland Traffic Area

10 000 véhicules ont été contrôlés, 35 000 disques ont été vérifiés et 4 820 camions ont été pesés.

Nombre de contrôles	Verbalisations	Poursuites
10 000	2 245	1 661

Montant total des amendes : £ 200 000

4. District : Eastern Traffic Area

1 641 poursuites ont été engagées donnant lieu à des verbalisations d'un montant global de £ 204 500.

5. District : South Wales Traffic Area

11 818 véhicules ont été contrôlés, dont 728 étrangers.
2 267 camions ont été pesés, dont 206 étrangers

Type de contrôle	Verbalisations
Disques et Heures	402
Tachygraphe	197
Surcharges	238
Licences	182
Divers	256
Total	1 275

Montant global des amendes : £ 141 296

6. District : Western Traffic Area

Au cours de l'année, 14 823 véhicules britanniques ont été contrôlés, parmi lesquels 5842 ont été pesés. 1 691 d'entre eux ont été verbalisés pour un montant global d'amendes de £ 169 263.

Type de contrôle	Verbalisations	Montant des amendes
Disques, Horaires et Tachygraphe	539	27 213
Surcharges	836	120 745
Divers	315	21 305
Total	1 691	169 263

Cette même année, 1 906 véhicules étrangers ont été contrôlé, parmi lesquels 926 ont été pesés. 467 ont été verbalisés.

Type de contrôle	Verbalisations
Surcharges	363
Horaires, Disques et divers	104
Total	467

7. District : Metropolitan Traffic Area

28 500 véhicules ont fait l'objet de contrôles, dont 5 800 ont été pesés.
6 600 procès verbaux ont été rédigés et 3 587 poursuites ont été engagées.
Le montant global des amendes a atteint : £ 386 000

8. District : Scottish Traffic Area

28 435 véhicules ont été contrôlés, dont 378 camions étrangers.

Type de contrôle	Verbalisations
Surcharges	725
Horaires, Disques	205
Divers	323

Total	1 253

Le montant global des amendes a atteint : £ 64 187

9. District : South Eastern Traffic Area

228 contrôles ont été réalisés dans des zones portuaires donnant lieu à 1 450 verbalisations.

A l'intérieur des terres, 53 000 chrono-tachygraphes ont été contrôlés.

Le montant global des amendes perçues a atteint : £ 155 921

T.E.R.

ITALIE

SOMMAIRE :

Récapitulatif des textes applicables :

Liste des textes	1
Caractérisation des textes	3

Temps de travail

Durée du travail	4
Durée de conduite	7
Amplitude	8
Heures supplémentaires	9

Interruptions de travail

Coupures	12
Repos	12
Repos compensateurs	13
Jours fériés	14
Congés annuels	15
Congés exceptionnels	16
Intempéries	17

Rémunérations

Rémunérations de base	18
Heures supplémentaires	19
Déplacements	21
Primes diverses	22

Contrôles

Autorités chargées des contrôles	25
Règles	25
Sanctions	26
Pratique	28

MONOGRAPHIE

ITALIE

ANALYSE DE LA REGLEMENTATION SOCIALE

I. RECAPITULATIF DES TEXTES APPLICABLES

I. Textes Législatifs et Réglementaires

a. Textes de Droit Commun.

DECRET LOI Royal n° 692 du 15 Mars 1923 limitant les heures de travail des ouvriers et employés de l'industrie et du commerce.

(R.D.L. 15 marzo 1923, n. 692 Limitazione dell'orario di lavoro per gli operai ed impiegati delle aziende industriali o commerciali di qualunque natura. Gazzetta Ufficiale 10 aprile 1923 - n. 84).

DECRET Royal n° 1955 du 10 Septembre 1923 portant application du règlement relatif à la limitation des horaires de travail des ouvriers et employés de l'industrie et du commerce.

(R.D.10 Settembre 1923 n.1955. Approvazione del regolamento relativo alla limitazione dell'orario di lavoro per gli operai ed impiegati delle aziende industriali o commerciali di qualunque natura.

Gazzetta Ufficiale 28 settembre 1923 - n.228).

DECRET Royal n° 2657 du 6 décembre 1923 fixant la liste récapitulative des emplois auxquels ne s'appliquent pas l'article 1 du Décret n° 692 du 15 Mars 1923.

(Approvazione della tabella indicante le occupazioni che richiedono un lavoro discontinuo o di semplice attesa o custodia alle quali non è applicabile la limitazione dell'orario sancita dall'articolo 1 del decreto-legge 15 marzo 1923 n.692.

Gazzetta Ufficiale 21 Dicembre 1923 - n. 299)

b. Transports Routiers.

LOI n° 727 du 13 novembre 1978. Exécution du Règlement CEE. 1463/70 du 20 juillet 1970. Modifications successives et intégrations du Règlement CEE 1463/70 relatif à l'introduction d'un appareil spécifique de mesure destiné au contrôle des temps d'emploi dans le secteur des transports routiers.

(Legge 13 novembre 1987, n° 727. Attuazione del regolamento CEE n° 1463/70 del 20 luglio 1970, e successive modificazioni e integrazioni, relativo alla istituzione di uno speciale apparecchio di misura destinato al controllo degli impieghi temporali nel settore dei trasporti su strada

Gazzetta Ufficiale 23 novembre 1978 n.328)

DECRET Ministériel du 24 mai 1979. Conditions et modalités d'attribution d'autorisations aux entreprises de montage des chronotachygraphes normalisés par le Règlement CEE 1463/70 du 20 juillet 1970. (...)

(Decreto ministeriale 24 maggio 1979. Condizioni et modalità per la concessione ad officine e montatori dell'autorizzazioni ad effettuare operazioni di montaggio e di riparazione dei cronotachigrafi CEE., disciplinati dal regolamento CEE n° 1463/70 del 20 luglio 1970, e successive modificazioni ed integrazioni, nonché dalla relativa legge di attuazione 13 novembre 1978, n° 727)

Circulaire 60 du Ministre des Transports du 27 juillet 1979. Application de la Loi 727 du 13 novembre 1978. (.....)

(Circolare Ministero dei Trasporti n° 60 del 27 luglio 1979. Legge 13-11-1978, n° 727, di attuazione del Regolamento CEE n° 1463 del 1970 - norme sull'installazione del cronotachigrafo)

Extraits du Décret Loi n°16 du 6 Février 1987

(Decreto-Legge 6 febbraio 1987 n.16 nel testo coordinato con la legge 30.3.1987 n.132).

c. Transports Routiers de Marchandises.

Pas de texte spécifique.

d. Transports Routiers de Voyageurs.

LOI n° 138 du 14 Février 1958 relative aux conditions de travail des conducteurs d'autocars interurbains

(Legge 14 febbraio 1958 n.138 Gazzetta Ufficiale 15 marzo 1958 n.65)

2. Textes Conventionnels.

a. Transports Routiers.

Pas de texte conventionnel global.

b. Transports Routiers de Marchandises.

Convention Collective Nationale de Travail du 1 novembre 1983 pour les personnels dépendant des Commissionnaires en Transport, des Transports Routiers de Marchandises pour compte de tiers et des Auxiliaires de Transport.

(Contratto collettivo nazionale di lavoro che disciplina il rapporto di lavoro del personale dipendente dalle imprese di spedizione, anche se denominate transitarie e doganali, dalle aziende esercenti l'autotrasporto di merce su strad per conto di terzi, dalle imprese di servizi ausiliari del trasporto, nonché dalle agenzie marittime e raccomandatarie, agenzie aere e pubblici mediatori marittimi, che esercitano tali attività promiscuamente a quella di spedizione).

c. Transports Routiers de Voyageurs.

Convention Collective Nationale de Travail du 24 juillet 1984 pour les salariés des entreprises: Garages, Location d'autocars, Services Touristiques, Location de véhicules automobiles avec chauffeur, Location de véhicules, Parkings et Gardiennage publics ou privés de véhicules automobiles, Stations de graissage et lavage de véhicules.

(Contratto collettivo nazionale di lavoro per dipendenti da imprese esercenti autorimesse nolleggio autobus, noleggio auto con autista, locazione automezzi, possesso e custodia autovetture su suolo pubblico e/o privato, lavaggio automatico e non automatico e ingrassaggio automezzi)

3. Caractérisation des Textes Législatifs et Réglementaires.

Les textes légaux et réglementaires de référence en matière de temps de travail et de repos sont encore les Décrets Loi de 1923. Les règles qu'ils édictent gardent un caractère général et certaines de leurs dispositions ne sont pas applicables aux transports. Aussi l'essentiel des dispositions relatives aux conditions de travail des conducteurs routiers ont elles été négociées dans deux conventions collectives nationales.

Des dispositions particulières applicables aux services publics des transports en concession ont été édictées à la même date et ont donné lieu à de multiples développements législatifs et réglementaires mais elles n'intéressent qu'un sous secteur limité et particulier des transports.

4. Caractérisation des Textes Conventionnels.

Les conditions de travail des conducteurs routiers sont réglementées par les conventions collectives nationales du secteur dont la valeur, comme celle de toutes les conventions collectives est de 3 ans.

Ces textes ne s'appliquent qu'aux travailleurs salariés, les non salariés relèvent du statut des artisans ou des chefs d'entreprise.

Il existe deux conventions collectives spécifiques, l'une applicable au transport routier de marchandises et l'autre aux transports routiers de voyageurs.

Les conventions collectives ne peuvent déroger aux règles législatives et réglementaires que dans un sens plus favorable.

5. Abréviations utilisées.

C.C.N.L.
T.R.M.
T.R.V.
"*...italiques...*"
(.....)

Convention Collective Nationale de Travail.
Transports Routiers de Marchandises.
Transports Routiers de Voyageurs.
Citation.
Texte non-traduit ou supprimé.

II. Les TEMPS de TRAVAIL

1. La Durée du Travail.

En Italie, la réglementation relative à la durée du travail s'articule autour de la notion de "temps de travail effectif".

Cette notion constitue le terme de référence retenu par le Décret Loi Royal du 15 mars 1923 qui est le texte de droit commun fixant la limitation des heures de travail dans l'industrie et le commerce.

C'est en effet, sur la base de cette notion qu'est déterminée la durée maximale des heures de travail applicable à l'ensemble des secteurs économiques.

"La durée maximale du travail effectif des ouvriers et employés des entreprises industrielles et commerciales.....ne peut excéder 8 heures par jour et 48 heures par semaine".

(RDL 15/3/23 article 1)

La définition de la notion de "temps de travail effectif" est précisée dans le Décret Loi Royal du 15 mars 1923, qui insiste sur le caractère constant et continu que doit avoir l'activité exercée.

"Est considéré comme travail effectif au sens du présent décret, tout travail requérant une activité constante et continue. En conséquence, la présente définition ne prend pas en compte les travaux qui demandent par leur nature ou leur spécificité un travail discontinu, une simple présence ou une surveillance."

(RDL 15/3/23 article 3)

L'ensemble des prestations de travail réalisées dans les transports routiers de marchandises et de voyageurs ne rentrent pas dans le cadre de cette définition.

Les personnels de conduite, par la nature de certaines prestations qu'ils doivent effectuer (attente, temps à disposition...), et par l'organisation même de leur travail sont d'ailleurs explicitement visés par le Décret Royal du 6 décembre 1923, qui dresse la liste récapitulative des activités présentant un caractère discontinu et qui échappent par là même aux limitations de durées de temps de travail de droit commun.

"Liste récapitulative des emplois se caractérisant par un travail discontinu (....)

7. Personnels chargés des transports de voyageurs et de marchandises..."

(DR 6/12/23 article 1.8)

Cette exclusion des transports routiers ne fait pas bénéficier le secteur d'une dérogation à caractère général; elle n'entraîne en effet, qu'une dérogation particulière limitée aux dispositions de "l'article 1", qui est l'article relatif à la fixation des plafonds journalier et hebdomadaire des heures de travail.

Le secteur des transports routiers doit par là même :

1. obéir à l'ensemble des autres dispositions du Décret du 15 mars 1923 et en particulier s'articuler autour de la notion de "temps de travail effectif".
2. donner lieu à la fixation de durées de travail plafonds spécifiques.

Pour la détermination de la limitation de la durée de travail dans les transports routiers, il convient donc :

1. de connaître la définition précise de la notion de temps de travail effectif dans le secteur des transports.
2. de connaître les plafonds de durées journalières et hebdomadaires du travail spécifiques aux transports.

a. Définition de la notion de temps de travail effectif :

Le Décret d'application du 10 septembre 1923 explicite la notion de "temps de travail effectif" en donnant la définition suivante qui est une définition par exclusion.

"Ne sont pas considérés comme travail effectif :

(1) les pauses prises à l'intérieur ou à l'extérieur de l'entreprise

(2) la durée du trajet du domicile au poste de travail (...)

(3) Les interruptions de plus de 10 minutes et de moins de deux heures, prises entre le début et la fin de chaque période de travail journalier et pendant lesquelles aucune prestation de travail n'est exigée de l'employé ou de l'ouvrier.

Néanmoins les interruptions de plus de 15 minutes, accordées à un ouvrier exécutant des travaux pénibles afin qu'il puisse récupérer sont considérées comme travail effectif.

(....) (RD 10/9/23 article 1.5)

Mais la spécificité des transports conduit à se reporter aux conventions collectives qui leur sont propres et qui permettent seules d'appréhender plus complètement et plus précisément la notion de temps de travail effectif dans le secteur.

On relève que les définitions avancées par les conventions collectives des transports routiers de marchandises et de voyageurs sont différentes.

La définition donnée par la convention collective des transports routiers de marchandises est restrictive. Elle donne en effet une définition de la durée du "travail effectif" des conducteurs de longue distance, en multipliant les exclusions d'activités exercées par le personnel roulant:

"Pour le personnel roulant des niveaux 3 et 3 S, les temps effectifs de travail sont les temps qui ne rentrent pas dans une des définitions suivantes :

(a) le temps passé en train, en bateau, en avion ou dans tout autre moyen de transport pour rejoindre le lieu d'exécution du service

(b) le temps à disposition: c'est à dire le temps pendant lequel le travailleur présent près de son véhicule se trouve dans l'obligation d'être à la disposition de l'entreprise mais durant lequel il est libre d'employer son temps en attendant de reprendre le travail effectif;

(c) le temps d'attente avant de reprendre la conduite dans un véhicule à double équipage, (.....)."

(CCNL-TRM. article 11.§ 3)

La convention collective des transports routiers de marchandises n'intègre donc dans la détermination du temps de travail effectif que les temps de conduite et les temps consacrés à un travail actif connexe comme par exemple, le passage en douane.

"On qualifie aussi comme temps de travail effectif, le temps passé à une activité particulière, le temps passé aux opérations de douane ou le temps de chargement dans les raffineries. "

(CCNL-TRM. article 11.§ 8)

Les "autres temps" (temps à disposition...) donnent lieu à rémunération pour un tiers de leur durée (voir ci après rémunérations) mais ils ne sont comptabilisés ni dans la détermination des maximum légaux, ni dans l'assiette prise en compte pour la détermination des heures supplémentaires.

La Convention des transports routiers de voyageurs donne par contre une définition plus extensive de la notion de "temps de travail effectif".

Elle définit explicitement la notion de durée de travail effectif comme la somme des temps passés à la conduite et aux travaux annexes ayant un lien direct avec le service des voyageurs. De plus, toutes les autres heures d'activité qui ne sont pas de repos sont intégrées pour 60% de leur durée dans la détermination des heures de travail effectif.

"Horaire de travail : Pour la durée normale du travail on se rapportera aux dispositions légales et aux normes dérogatoires applicables dans les situations exceptionnelles.....

L'horaire contractuel de travail pour les conducteurs d'autocars et pour le personnel roulant est réglé de la façon suivante:

1) Pour les conducteurs d'autocars et pour le personnel roulant, on compte comme travail effectif :

a) les temps de conduite,

b) les opérations de petite manutention et de nettoyage au sens de l'article 41 de la présente Convention. (...)

3) A l'exception des heures non-rémunérées dont il est fait mention au paragraphe précédent et des heures mentionnées au paragraphe 1 a et b, toutes les autres heures sont considérées comme heures de travail effectif à raison de 60% de leur durée."

(CCNL-TRV. article 10)

L'article 41 précise le contenu des opérations mentionnées sous le n° b:

"Le conducteur est obligé d'effectuer lui-même le petit entretien du véhicule. Il doit également se préoccuper du chargement et du déchargement des bagages des personnes transportées. Le temps d'entretien et de la manutention des bagages entrent dans le temps de travail effectif et dans le calcul des heures supplémentaires."

(CCNL-TRV. article 41)

Cette définition conventionnelle s'écarte de la définition donnée par la loi du 14 Février 1958 sur les heures de travail des conducteurs d'autocars interurbains en permettant de prendre en compte un prorata plus important (60%) des "autres temps" dans la détermination des heures de travail effectif.

"Pour le personnel roulant, entrent dans la détermination du temps de travail effectif :

a) le temps de préparation, calculé à partir du moment où le conducteur prend en charge son véhicule, jusqu'au moment où il est autorisé à le quitter, y compris les temps d'arrêt d'une durée de moins de 30 minutes

b) le temps durant lequel la présence du conducteur à bord du véhicule est requise dans l'attente du départ, d'une réparation

c) le temps de conduite et le temps durant lequel le conducteur reste à la disposition de l'employeur.

d) le temps occupé à des activités accessoires comme :

.le temps nécessaire à la rédaction de la feuille de route, au versement des recettes encaissées, au contrôle des billets et à toute autre prestation du même ordre

.le chargement et le déchargement des bagages et de toute autre marchandise

e) les retards dus à des événements ayant un caractère de force majeure

f) une partie du temps (qui ne peut être inférieur à 12%) que le conducteur passe inoccupé hors de son domicile... à l'exclusion des temps de repos visés...

(Legge 14/2/58 article 6)

b. Durée journalière du travail.

A la différence des textes de droit commun qui fixent à 8 heures la durée légale du travail journalier mais qui ne sont pas applicables sur ce point aux transports, les Conventions collectives des transports routiers de marchandises et de voyageurs n'introduisent aucune limitation à la durée journalière du travail.

Seule la Loi du 14 février 1958 qui s'applique aux seuls conducteurs d'autocars interurbains précise à son article 2 :

"La durée de travail effectif des personnels roulants des entreprises de transports interurbains de voyageurs ne peut dépasser 8 heures par jour,sauf dans les cas visés à l'article 3 ci après. (l'article 3 vise la réalisation d'heures supplémentaires)"

(Legge 14/2/58 Article 2)

c. Durée hebdomadaire du travail.

Les conventions collectives des transports fixent sur des bases hebdomadaires, la durée du travail effectif.

La durée conventionnelle hebdomadaire du travail dans les transports routiers de marchandises est de 40 heures pour le personnel roulant.

".....l'horaire de travail hebdomadaire du personnel roulant est de 40 heures...."
(CCNL-TRM. article 1)

Dans les transports routiers de voyageurs, la base de la durée conventionnelle hebdomadaire du travail est elle aussi de 40 heures.

*"La durée contractuelle pour une semaine ouvrable est la suivante:
c) 40 heures pour les conducteurs d'autocars"*
(CCNL-TRV. article 10)

La durée du travail journalier ne peut être déduite de la durée hebdomadaire du travail, car la semaine peut être indifféremment de 5 ou 6 jours (sous réserve d'avoir été prévue à l'avance) et le travail réalisé sur 40 heures par semaine dans les transports de marchandises et de voyageurs peut être répartie de façon différente sur la semaine.

C'est ainsi que dans les transports spéciaux de marchandises (denrées périssables..), la semaine peut être de 5 ou 6 jours.

Dans les transports de marchandises en charge complète la semaine peut être de 5 jours et demi. Dans ce sous secteur, il est en effet, possible de déborder sur le samedi et de répartir le temps de travail de façon inégale d'une semaine à l'autre sous réserve que la durée légale du travail soit respectée sur un mois.

Dans les transports de voyageurs la semaine peut être de 5 ou 6 jours.
"La durée hebdomadaire de travail peut être répartie sur 6 jours ou 5 jours selon les exigences du service".
(CCNL-TRV. article 10)

d. Autres périodes.

La Convention collective des transports marchandises de 1983 introduit la notion de durée annuelle de travail. Dans ce cadre, elle fixe plusieurs objectifs, comme celui de réduire sur 7 ans la durée annuelle du travail de 56 heures à raison de 8 heures par an.

*"La durée du travail annuelle sera réduite:
.au 1 Mai 1985 de 40 heures (5 fois 8 heures)
.au 1 Janvier 1989 de 8 heures de plus (1 fois 8 heures)
.au 1 Juillet 1990 de 8 heures de plus (1 fois 8 heures)"*
(CCNL-TRM. article 11. § 12 et 13)

2. La Durée de Conduite.

La Convention collective des transports routiers de marchandises se reporte explicitement à la réglementation communautaire pour déterminer les limites journalières et hebdomadaires de la durée de la conduite.

" Les périodes maximales de conduite du personnel roulant sont celles qui sont autorisées par le Règlement CEE 3820/85 du 20.12.1985. Ces périodes doivent être strictement respectées par les employeurs et les conducteurs."
(CCNL-TRM. article 11. § 2)

La convention collective des transports routiers de voyageurs ne vise que de façon accessoire la limite imposée à la durée journalière de conduite dans le cadre de la détermination des heures supplémentaires en précisant qu'il n'est pas possible de dépasser le plafond journalier de 10 heures.

"... étant entendu qu'un conducteur ne peut conduire plus de 10 heures par jour, sans autre interruption que les temps de repas....."
(CCNL-TRV article 13)

a - b - c Journalière / Hebdomadaire / Autres périodes.

L'ensemble des dispositions introduites par le Règlement CEE 3820/85 s'appliquent. Aucune disposition n'a été prévue pour les conducteurs des transports routiers de voyageurs ne rentrant pas dans le champ d'application de la réglementation communautaire.

3. Le Temps de Service ou Amplitude

a. Journalier.

Les Conventions collectives des transports routiers de marchandises et de voyageurs fixe à 12 heures la durée normale de l'amplitude journalière, sans y intégrer les temps consacrés aux repas.

Dans la convention collective des transports de marchandises, la durée de l'amplitude est définie a contrario par rapport à la détermination de la durée minimum du repos journalier, alors que dans la convention collective des transports de voyageurs, elle est déterminée de façon explicite.

".....Un simple équipage doit pouvoir bénéficier d'une période de repos d'au moins 12 heures, temps de repas compris, au cours d'un service de 24 heures."

(CCNL-TRM article 11 §6)

"L'amplitude journalière normale est de 12 heures, à l'exclusion des temps consacrés aux repas."

(CCNL-TRV article 10 § 4)

b. Hebdomadaire.

Pas de dispositions conventionnelles spécifiques.

4. Autres notions ayant rapport avec la Durée du Travail.

Les accords contractuels de travail en Italie accordent une attention particulière à l'information, à la négociation et à la concertation pour organiser la distribution du travail, comme en témoignent les articles suivants des accords collectifs de travail concernant les tableaux de service, les cycles de repos et de travail.

"Dans le cas où il y a modification du cycle prévu des repos, le travailleur sera averti trois jours avant la date initialement fixée pour le repos. En ce cas il aura droit à une majoration de salaire de 40 %."
(CCNL-TRM. article 12)

"L'organisation de l'horaire de travail (...) fera l'objet de négociations entre la direction de l'entreprise et les organisations syndicales de l'entreprise ou locales ayant signées la présente Convention....."

L'entreprise, en organisant les tableaux de service et de repos pour le personnel ayant la même qualification, se préoccupera, tout en tenant compte des exigences de l'entreprise, que les tournées soient réparties entre les différents salariés pour les dimanches et pour le travail de nuit de telle façon que le repos journalier et le repos ininterrompu de 24 heures par semaine soient garantis.

Les horaires de travail et des tournées doivent être affichés suffisamment à l'avance pour que les salariés n'aient pas en prendre connaissance de façon impromptue.

En cas d'un travail par équipes successives le personnel achevant une tournée ne peut quitter son poste, dans une limite de 2 heures, sans être relevé par l'équipe suivante.

Les entreprises communiqueront à l'avance au Comité d'Entreprise et aux représentants syndicaux les périodes à forte augmentation et à faible densité de service et la mise en service des horaires de flexibilité."

(CCNL- TRV article 10)

5. Heures Supplémentaires.

Le Décret Loi Royal du 15 mars 1923 prévoit la possibilité de prolonger la durée légale du travail en réalisant des heures supplémentaires.

Il introduit malgré tout plusieurs contraintes et limites qui sont relatives :

- .à l'accord des parties
- .au respect de plafonds journalier et hebdomadaire
- .à l'octroi de majorations salariales auxquelles elles ouvrent droit.

"Heures supplémentaires"

Sous condition d'un accord entre les parties, il est possible de prolonger la durée normale de travail prévue à l'article 1 (8 heures par jour et 48 heures par semaine dans la rédaction originelle) de 2 heures par jour et de 12 heures par semaine ou encore d'une autre durée moyenne équivalente, à condition que dans tous les cas, ce travail supplémentaire soit comptabilisé à part et"

(RDL 15/3/1923 article 5)

Sur le premier point, "l'accord des parties", les conventions collectives des transports rendent obligatoires la réalisation des heures supplémentaires.

Les personnels roulants des entreprises de transports de marchandises et de voyageurs ne peuvent refuser d'accomplir des heures supplémentaires sans motif valable.

Le salarié est tenu d'effectuer si nécessaire les heures supplémentaires qui lui sont demandées, sauf en cas d'empêchement ..."

(CCNL-TRM article 18)

"Travail supplémentaire. Un salarié ne peut refuser dans les limites légales un travail supplémentaire (.....) sauf justification motivée d'empêchement."

(CCNL-TRV article 13)

Il est malgré tout prévu de maintenir une certaine concertation avec les organisations représentatives du personnel quant à la limitation des heures de travail supplémentaire.

*"Les limitations éventuelles du travail supplémentaire, sauf celui imposé par des exigences objectives de service, seront examinées au niveau de chaque entreprise."
L'organisation de l'horaire de travail (.....) fera l'objet de négociations entre la direction de l'entreprise et les organisations syndicales de l'entreprise ou locales ayant signées la présente Convention....."*
(CCNL-TRV articles 10 et 11 § 7 d)

"....communication des heures supplémentaires au Comité d'entreprise: tous les mois à partir du 15 du mois en cours..."
(CCNL-TRM article 18)

Sur le second point, la fixation des plafonds d'heures supplémentaires; il convient de rappeler que le personnel roulant des transports routiers déroge de droit aux dispositions de l'article 1 du décret Loi du 15 mars 1923 (voir précédemment).

La convention collective des transports routiers de marchandises rappelle d'ailleurs que la disposition qui fixe à 2 heures par jour et à 12 heures par semaine le nombre maximum d'heures supplémentaires pouvant être réalisées, ne s'applique pas au personnel roulant.

" § 9. Il ne doit pas être réalisé plus de 2 heures supplémentaires par jour et plus de 12 heures par semaine. Si ces plafonds sont dépassés, le salarié n'est tenu d'effectuer les heures supplémentaires qui lui sont demandées que dans la mesure où sur une période de 9 semaines consécutives le nombre d'heures supplémentaires réalisées ne dépasse pas 36 heures."
(CCNL-TRM article 18)

"Les dispositions de l'article 18 § 9 sur les heures supplémentaires ne s'appliquent pas au personnel roulant."
(CCNL-TRM article 11 § 11)

Ces dispositions dérogatoires n'empêchent pas les conventions collectives des transports d'introduire des plafonds qui leur sont spécifiques.

C'est ainsi que la Convention collective des transports routiers de marchandises fixe un plafond de 17 heures déterminé sur une base mensuelle.

"Le travail supplémentaire doit avoir un caractère intermittent et exceptionnel. Il ne peut être effectué plus de 17 heures supplémentaires par mois...."
(CCNL-TRM article 18)

La convention collective des transports routiers de voyageurs revient quant à elle aux plafonds de droit commun de 2 heures journalières et de 12 heures hebdomadaires, mais en introduisant d'importantes possibilités de dérogations .

"Les heures supplémentaires ne peuvent excéder 2 heures par jour et 12 heures par semaine, étant entendu qu'un conducteur ne peut conduire plus de 10 heures par jour, sans autre interruption que le temps de repas. Si le plafond de 12 heures est dépassé, la durée moyenne hebdomadaire des heures supplémentaires réalisées sur une période de 9 semaines consécutives ne doit pas dépasser 12 heures."
(CCNL-TRV article 13)

Mode de détermination des heures supplémentaires.

Les heures supplémentaires sont réalisées en cas de dépassement des durées journalières et hebdomadaires légales de travail effectif ou d'exécution d'un travail un jour férié, un dimanche, ou au cours de la nuit.

"Sont considérées comme travail supplémentaire, les prestations dépassant les limites journalières et hebdomadaires prévues à l'article 9 (horaire du personnel sédentaire) et 11 (horaire du personnel roulant).

Sont considérées comme travail supplémentaire, les heures exécutées les jours fériés, les prestations exécutées le dimanche, sauf celles réalisées par les travailleurs qui prennent leur jour de repos en semaine.

Sont considérées comme travail supplémentaire de nuit, les prestations exécutées entre 22 heures et 6 heures"

(CCNL-TRM article 18)

"Sont considérées comme heures de travail supplémentaire, les heures qui sont réalisés au delà des heures de travail conventionnelles fixées à l'article 10 de cette convention."

(CCNL - TRV article 13)

Les personnels roulants des entreprises de transports de marchandises et de voyageurs, dérogeant aux dispositions relatives à la durée "légale" du travail (journalière et hebdomadaire), les heures supplémentaires ne peuvent être déterminées que par rapport à la durée "conventionnelle" du travail qui est de 40 heures par semaine, ainsi que pour les prestations de travail réalisées le dimanche et jours fériés.....

Dans les transports routiers de marchandises, pour la détermination des heures supplémentaires, seules sont prises en compte les heures consacrées à la conduite et aux activités annexes à la conduite.

"Les temps mentionnés au § ci dessus sous les rubriques a, b et c (respectivement relatives aux temps de trajet pour reprendre un service, aux temps à disposition et aux temps d'attente des doubles équipages) sont rémunérés pour....mais sans être pris en compte pour la détermination des heures supplémentaires."

(CCNL - TRM article 11.4)

Par contre, dans les transports routiers de voyageurs, les "autres temps" (temps à dispositions..) sont comptabilisés pour 60% de leur durée (voir précédemment).

III. Les INTERRUPTIONS de TRAVAIL

1. Les Coupures.

L'article 11 §2 de la Convention collective des transports routiers de marchandises, précise que les coupures du temps de conduite doivent être conformes aux prescriptions du Règlement CEE 3820/85, c'est à dire de 45 minutes après 4 1/2 heures de conduite ou 3 fois 15 minutes.(CCNL - TRM article 7)

De plus, la Convention des transports marchandises prévoit une interruption obligatoire consacrée aux temps de repas dans le cadre du temps passé par le conducteur au service de l'employeur.

"Rentrent dans les interruptions:

.les temps des repas dans la limite de 1 heure pour un déplacement de moins de 15 heures et de 2 heures pour un déplacement de plus de 15 heures;

.le temps minimal des interruptions légales...."

(CCNL-TRM article 11 n° 6)

La convention collective des transports voyageurs donne la définition suivante des interruptions :

"Sont considérés comme interruptions (riposi intermedi) :

.les temps consacrés au repas,

.les temps pendant lesquels le travailleur est libre de toute obligation et responsabilité."

(CCNL-TRV article 10 § 2)

2. Les Repos.

Pour les conducteurs astreints au Règlement CEE 3820/85 les dispositions communautaires de l'article 8 s'appliquent aussi bien pour le repos journalier que pour le repos hebdomadaire.

A ces dispositions communautaires s'ajoutent des dispositions nationales.

A ce propos, la Convention collective des transports routiers de marchandises précise que le cumul du repos prescrit par la réglementation CEE, par la réglementation nationale et par la convention n'est pas possible.

"Les temps de repos prévus par la présente Convention ne sont pas cumulables avec ceux prévus par la réglementation. On choisira toujours la solution la plus favorable pour le travailleur."

(CCNL-TRM article 11 § 5)

a. Journalier.

La Convention collective des transports marchandises et celle des transports routiers de voyageurs prévoient, pour les conducteurs non soumis à la réglementation communautaire, un repos journalier minimum, le temps de repas y compris, d'au moins 12 heures.

"Un simple équipage doit pouvoir bénéficier d'une période de repos d'au moins 12 heures, temps des repas compris, au cours d'un service de 24 heures."

(CCNL-TRM article 11 § 6)

"Repos journalier (y compris le temps des repas) d'un simple équipage en autocar ou en véhicule loué : (.....) 12 heures au minimum."
(CCNL-TRV article 14)

b. Hebdomadaire.

Dans le secteur des transports routiers de marchandises et dans celui des voyageurs le repos hebdomadaire doit être au minimum d'un jour sur sept jours et accordé de préférence le dimanche.

"Le repos hebdomadaire (.....) doit être pris le dimanche, sauf exception légale (.....)"
(CCNL-TRV article 15)

Les modifications dans le repos initialement prévu ou le travail un dimanche donne droit à compensation.

"Dans le cas où il y a modification du cycle prévu des repos, le travailleur sera averti trois jours avant la date initialement fixée pour le repos. En ce cas il aura droit à une majoration de salaire de 40 % pour les heures accomplies pendant ce temps."
(CCNL-TRM. article 12)

c. Autres périodes.

Pas de dispositions conventionnelles.

3. Les Repos compensateurs.

En règle générale, les conventions collectives des transports ne prévoient que de façon résiduelle l'attribution de temps de repos compensateurs.

La convention collective des transports routiers de marchandises prévoit la possibilité d'octroyer des temps de repos compensateurs en substitution du paiement d'un certain nombre d'heures supplémentaires (17 heures par mois).

*"La différence entre la totalité des heures de travail effectif et l'horaire conventionnel défini, y compris les heures supplémentaires à raison de 17 heures mensuelles peut être récupérée par l'attribution dans les 6 mois au plus tard, de repos compensateurs
Le choix entre le paiement des heures travaillées ou l'attribution de repos doit intervenir dans le mois"*
(CCNL -TRM article 11 § 10)

La convention collective des transports routiers de voyageurs prévoit l'attribution d'une journée de repos compensateur quand un salarié travaillant sur la base d'une semaine de 5 jours est appelé à travailler durant 6 jours.

"En cas d'étalement du travail hebdomadaire sur 5 jours, le salarié peut être appelé à travailler durant 6 jours, cette prolongation donne droit à l'attribution d'une journée de repos à prendre durant une période d'activité ralentie...."
(CCNL-TRV article 15)

L'attribution de temps de repos compensateurs est surtout prévue dans le cadre de l'application des régimes de flexibilité. En ces cas, les temps de repos compensateurs attribués en période d'activité ralentie équivalent aux nombres d'heures supplémentaires réalisées en période d'activité accrue.

"Les entreprises peuvent pratiquer des durées de travail hebdomadaires flexibles, consistant dans le prolongement du régime normal de la durée de travail durant les périodes d'activités accrues et ce allant jusqu' à un maximum de 72 heures par an, sous réserve de ne pas dépasser 48 heures par semaine, auxquelles doivent correspondre des temps équivalents de repos durant les périodes de moindre activité au cours desquelles il est alors interdit d'avoir recours à des heures supplémentaires"....

(CCNL-TRV. article 10)

"L'accroissement de la durée de travail hebdomadaire ne peut pas dépasser 80 heures par an et se récupère moyennant l'attribution d'un temps libre rétribué d'une durée équivalente sur la base d'un programme prévu au niveau de l'entreprise, tenant compte des périodes de moindre activité .

Les repos compensateurs peuvent être pris par anticipation; dans tous les cas, ces repos doivent être pris dans les 90 jours suivant la semaine au cours de laquelle les heures supplémentaires ont été effectuées."

(CCNL-TRM. article 10)

L'application du régime de flexibilité ne dispense pas les entreprises du paiement de certaines majorations de salaires (voir ci après, rémunération des heures supplémentaires).

4. Les Jours fériés

Les jours fériés fixés par les conventions sont au nombre de 12, même si la présentation de ce nombre diffère légèrement d'une convention à l'autre par la suppression officielle de quelques fêtes et les variations dues à la semaine ouvrable de 5 ou 6 jours.

"Jours fériés. Les jours fériés sont les suivants:

a. les dimanche et jours de repos mentionnés à l'article 12 (le repos hebdomadaire)

b. les fêtes nationales situées dans la semaine ouvrable:

- le jour de l'An (1 janvier),
- l'Épiphanie (6 janvier),
- Pâques (fête mobile)
- lundi de Pâques (fête mobile),
- Anniversaire de la Libération (25 avril),
- Fête du Travail (1 mai),
- Assomption (15 août),
- Toussaint (1 novembre),
- Immaculée Conception (8 décembre),
- Noël (25 décembre),
- St. Etienne (26 décembre),
- la Fête patronale du siège de l'entreprise, de la filiale, de l'agence à laquelle le travailleur est rattaché.....

Minimum des jours fériés: 12.....

Coincidence d'une fête nationale et locale: report de la deuxième fête...

c. Veille de Noël et du Jour de l'An: arrêt du travail à 15 heures.

Coincidence d'une fête avec le dimanche (exceptée la demi-journée mentionnée en c): paiement de cette journée au taux normal.

L'adoption de la semaine courte (5 jours) n'a aucune conséquence sur ce qui est établi ci-dessus....."

(CCNL-TRM. article 13)

" Jours fériés

a) Sont considérés comme jours fériés: tous les dimanches ou les jours de semaine passés en repos compensateur en remplacement du dimanche, comme prévu à l'article 15 ci-dessus

(b) les jours de fête nationale

(c) les fêtes suivantes:

Nouvel An (1 janvier),

Pâques (fête mobile),

Lundi après Pâques (fête mobile),

Assomption (15 août),

Toussaint (1 novembre),

Immaculée Conception (8 décembre),

Noël (25 décembre),

St. Etienne (26 décembre),

Fête patronale du siège de l'entreprise, de l'agence."

(CCNL-TRV. article 16)

Par la Loi du 5 mars 1977 54-14, l'Italie a supprimé quatre fêtes civiles. En compensation la Convention collective des marchandises accorde 4 jours de congés au choix, et celle des voyageurs 5 jours au choix.

" Jours fériés abolis. (.....)

La suppression de 4 jours fériés donne le droit à tout salarié de prendre par année calendaire 4 fois 8 heures de congés payés ...Les modalités de prise de ces 4 jours de congés rétribués seront déterminées en tenant compte des contraintes de l'entreprise après consultation du Comité d'Entreprise."

(CCNL-TRM article 14)

On accordera au salarié (pour le remplacement des jours fériés supprimés...) 5 jours de repos compensateurs fractionnables ."

(CCNL-TRV article 16)

En cas de coïncidence d'un jour férié et d'un jour de repos compensateur, ce qui est fréquemment le cas dans les transports des voyageurs, la journée de compensation est rémunérée avec les majorations prévues pour un jour férié travaillé.

"Le repos hebdomadaire doit être pris le dimanche, sauf exception légale (.....) Les salariés ayant une autorisation de travail le dimanche (.....) ce jour est alors considéré comme jour ouvrable, mais le jour de repos compensateur est alors considéré comme un dimanche. (.....)Si ce jour de repos tombe un jour férié, ce jour sera rémunéré avec les compensations inhérentes à cette journée ."

(CCNL-TRV article 15)

5. Les Congés annuels.

Dans les transports routiers de marchandises les congés sont de 22 jours pour une semaine oeuvrée de 5 jours, dite " semaine courte".

" Congés.

Le salarié a droit chaque année calendaire (1 janvier- 1décembre) à une période de repos rémunérée de 22 jours indépendamment de son ancienneté. La détermination de cette période s'établit sur la semaine courte, le samedi ne rentre donc pas en compte dans le calcul .

un mois = un douzième du congé. (.....)"

(CCNL- TRM article 27)

La disposition de la "semaine courte" est également applicable aux salariés des transports routiers de marchandises en charge complète bien que la semaine de travail puisse couvrir le samedi.

"Pour le calcul des congés on considèrera que la semaine est toujours prise comme une semaine courte et que le samedi travaillé ne peut être pris en compte pour ce calcul."
(CCNL-TRM chapitre II. Dispositions particulières pour les transports routiers de marchandises en charge complète)

L'article 27 de la Convention collective des transports routiers de marchandises prévoit quelques dispositions relatives à l'organisation des congés, notamment:

Période d'essai incluse dans le calcul pour les congés.

La démission de l'emploi n'entame pas le droit aux congés.

Tableau des congés: direction de l'entreprise et représentant syndical du personnel se concertent en ce but.

Interdiction d'attribuer des congés pendant la période de préavis de démission, sauf à la demande de l'intéressé.

En cas de rappel au poste de travail pendant les congés, le salarié a droit au remboursement des frais de retour.

La maladie régulièrement constatée pendant les congés interrompt la période des congés.

Dans les transports routiers de voyageurs les congés sont calculés sur la semaine courte (5 jours) ou sur la semaine longue (6 jours) et durent respectivement 22 ou 26 jours.

"Congés (.....)

- 26 jours ouvrables par an. (semaine oeuvrée de 6 jours)

- 22 jours ouvrables en cas de travail en semaine courte (semaine oeuvrée de 5 jours)

- calcul : par fraction de 1/12 mensuel."

(CCNL-TRV. article 17)

6. Les Congés exceptionnels.

Dans les transports routiers de marchandises, des absences pour événements familiaux sont accordées avec le maintien habituel de la rémunération.

De plus, des congés exceptionnels hors événements familiaux peuvent être pris sans solde sur un quota annuel de 20 heures.

" Absences, absences autorisées, congés matrimoniaux.

-Les absences doivent être obligatoirement signalées à l'entreprise.

L'entreprise a la faculté d'autoriser un travailleur qui dépose une demande justifiée par des raisons sérieuses à prendre un congé sans solde. De telles absences doivent être brèves et n'entrent pas dans la détermination des droits à congés.

-Dans tous les cas, l'entreprise doit autoriser de telles absences jusqu'à concurrence de 20 heures par an (.....)

-De ces 20 heures, 10 doivent être rémunérées en cas de visite médicale.

-En cas d'événement familial (décès de parents, conjoint, enfants, frères et soeurs et autres membres cohabitants avec le salarié), l'entreprise concèdera des absences rémunérées (à condition que ces événements ne tombent pas en période de congés, de maladie ou d'arrêt pour accident du travailleur) de 2 jours, ou de 3 jours si l'événement se passe hors de la province de résidence du travailleur .

-Naissance d'un enfant: 1 jour.

-Mariage: 15 jours calendaires."

(CCNL-TRM article 24)

Dans les transports routiers de voyageurs, des congés hors événements familiaux peuvent également être accordés sans solde et sur un quota (1/20 ème par mois); des congés rémunérés sont par contre accordés en cas de survenance de certains événements familiaux.

"Congés exceptionnels.....

.possibilité de prendre des congés non-rémunérés à raison de 1/20 ème par mois pour raison justifiée.....

.naissance d'un enfant: 1 jour.....

.décès d'un parent, frère et soeur, enfant, conjoint: 3 jours;

avec déplacement hors province: 5 jours.....

(CCNL-TRV article 18)

"Congés pour mariage...15 jours ouvrables."

(CCNL-TRV. article 23)

7. Les Intempéries.

Tout en ne mentionnant pas le terme "intempéries", les deux conventions collectives visent ces événements sous la désignation d'interruptions "non prévues", "ne dépendant pas de la volonté express de la direction de l'entreprise".

"Les interruptions et suspension du travail.....

En cas d'interruption du travail habituel, les règles suivantes s'appliquent:

(1) par heure perdue, mais passée au service de l'entreprise la rémunération normale est due avec faculté pour l'entreprise d'affecter les salariés à d'autres tâches.

(2) par heure perdue, en cas d'interruption non prévue, non passée à disposition de l'entreprise, la rémunération globale est due pour la première journée d'interruption .

(3) pour toutes les heures perdues et prévues suffisamment à l'avance, durant lesquelles le salarié ne réalise aucune prestation de services, aucune rémunération n'est due.

(.....)"

(CCNL-TRM article 26)

" Interruption et suspension du travail.....

Les interruptions de travail ouvrent droit aux traitements suivants:

(1) heures perdues durant lesquelles le personnel reste à disposition de l'entreprise: Droit au traitement de base, mais l'employeur peut affecter le salarié à un autre travail.

(2) heures perdues sans préavis durant lesquelles le personnel est dispensé de rester à disposition de l'entreprise:

Droit à la rémunération de base pour la première journée.

(3) heures perdues avec préavis durant lesquelles le personnel est dispensé de rester à disposition de l'entreprise:

Aucune rémunération n'est due.

Possibilité pour l'entreprise de récupération des pertes salariales auprès de la Caisse de prévoyance salariale.

Si l'interruption dure plus de 15 jours: le salarié a la possibilité de rompre en sa faveur le contrat de travail...Ces dispositions ne sont applicables qu'en cas d'interruption de travail ne dépendant pas de la volonté express de la direction de l'entreprise."

(CCNL-TRV article 21)

IV. Les REMUNERATIONS.

1. La Rémunération de base.

La détermination du salaire se fait sur la base du travail effectif réalisé.
De plus, certaines prestations annexes au travail effectif sont comptabilisées et donc rémunérées pour une partie de leur durée.

La Convention collective des transports routiers de marchandises prévoit de comptabiliser pour 1/3 de leur durée, les temps d'approche, d'attente et les temps à disposition.

"Les temps mentionnés dans le paragraphe ci-dessus sous les n° a, b et c (c.a.d. (a) le temps passé en train, en bateau, en avion ou dans tout autre moyen de transport pour rejoindre le lieu d'exécution du service (b) le temps à disposition: c'est à dire le temps pendant lequel le travailleur présent près de son véhicule se trouve dans l'obligation d'être à la disposition de l'entreprise mais durant lequel il est libre d'employer son temps en attendant de reprendre le travail effectif; (c) le temps d'attente pour reprendre la conduite dans un véhicule à double équipage ...) sont comptabilisés pour un tiers de leur durée s'ils dépassent la limite de la durée ordinaire du travail, mais sans être pris en compte pour la détermination des heures supplémentaires (.....)"
(CCNL-TRM article 11 §4)

La Convention collective des transports routiers de voyageurs prévoit de comptabiliser et de rémunérer les activités annexes à 60 % de leur durée effective.

"A l'exception des heures non-rémunérées dont il est fait mention au paragraphe précédent (les temps de repos) et des heures mentionnées au paragraphe 1 a et b (temps de conduite et opérations de petite manutention et de nettoyage), toutes les autres heures sont considérées comme heures de travail effectif à raison de 60 % de leur durée."
(CCNL-TRV article 10 §3)

Dans les transports routiers de marchandises la rémunération est déterminée d'après le salaire de référence, l'ancienneté, et en intégrant différentes indemnités contractuelles.

"La rémunération mensuelle globale du salarié est composée:
(1) du salaire de base minimum déterminé d'après le niveau de l'emploi, à partir du tableau récapitulatif des salaires
(2) de l'éventuelle indemnité d'ancienneté prévue à l'article 21
(3) des autres augmentations (salaire individuel)
(4) des indemnités conjoncturelles attribuées aux travailleurs de l'industrie travaillant 26 jours par mois
(5) des indemnités prévues par les accords complémentaires cités à l'article 45 (primes régionales...)
(6) des primes d'ancienneté spécifiques (.....)
(7) de l'indemnité de cantine là où elle existe. (.....)
*Ne font pas partie de la rémunération, les indemnités prévues à l'article 16 (prime d'encaissement), 19 (déplacements) et 36 (indemnités diverses).
La rémunération journalière s'obtient en divisant la rémunération mensuelle par 22;
La rémunération horaire en divisant la rémunération mensuelle par 170.
La rémunération est remise au salarié à la fin du mois, accompagnée d'un bulletin de salaire établi selon les normes légales en vigueur.
Retard dans le paiement de plus de 5 jours ouvrables: +2 % pour le salarié et possibilité de rompre le contrat de travail en sa faveur.*

En cas de contestation : obligation pour l'entreprise de régler la partie de la rémunération non-contestée. (...)

Dérogation: on obtient la rémunération journalière des salariés, qui ne jouissent pas de la semaine courte est obtenue en divisant la rémunération mensuelle par 26. (.....)"
(CCNL-TRM article 15)

Dans le secteur des transports routiers, les roulants effectuant des transports spéciaux et des transports de charges complètes bénéficient de dispositions particulières régies par des accords provinciaux.

"Pour les transports de viandes, de laits et d'autres produits de même nature, ainsi que pour les transports rail-route, s'ils ont un caractère exclusif, les accords normatifs provinciaux et les dispositions relatives à l'étalement du travail hebdomadaire sur 5 jours ne sont pas applicables, sauf si ces dispositions ont été consacrées par des accords particuliers adaptés aux exigences locales. Compte tenu des dispositions précédentes, les entreprises de ce secteur verseront à leurs salariés une indemnité de remplacement .. de 15 % jusqu'au 30.9.80. et de 18 % à partir du 1.10.80....."
(CCNL-TRM chapitre II, n° 1. Dispositions particulières pour les transports spéciaux)

Dans les transports routiers de voyageurs les mêmes règles s'appliquent que dans les transports marchandises; elles tiennent compte du salaire de référence, de l'ancienneté, et de différentes indemnités contractuelles.

"Composition des rémunérations.

La rémunération s'établit de la façon suivante:

.la rémunération conventionnelle: elle correspond aux rémunérations minimales résultant de l'application des tableaux annexés à la présente Convention Collective;

.la rémunération de base: elle correspond à la rémunération résultant de l'application des tableaux de la présente Convention collective augmentée des indemnités conjoncturelles;

.la rémunération individuelle: elle correspond à la rémunération de base augmentée des revalorisations périodiques pour ancienneté;

.la rémunération globale: elle intègre la rémunération individuelle, les autres augmentations éventuelles, les primes de repas et de déplacement. (...)

On obtient la rémunération horaire en divisant les éléments mensuels par (...)182 pour le personnel (...)roulant.

On obtient la rémunération journalière en divisant les éléments de la rémunération mensuelle par 26."

(CCNL-TRV article 32)

2. Les Heures Supplémentaires.

Dans les transports routiers de marchandises, les heures supplémentaires quand elles sont réalisées au cours d'un jour ouvrable donne lieu à une majoration de la rémunération de 30 %.

A cette disposition d'ordre général, s'ajoutent des majorations spécifiques pour le travail supplémentaire effectué certains jours exceptionnels comme le samedi, le dimanche, ou un jour férié.

"...Pour le travail supplémentaire on attribuera les majorations suivantes (.....):

travail supplémentaire journalier du lundi au vendredi.....30 %;

travail supplémentaire du samedi.....50 %;

travail supplémentaire de nuit.....50 %;

travail supplémentaire un jour férié 65 %;

travail supplémentaire de nuit pendant un jour férié..... 75 %.

Les pourcentages ci-dessus ne sont pas cumulables, le pourcentage supérieur prévaut"
(CCNL-TRM article 18)

Dans les transports routiers de voyageurs la rémunération du travail supplémentaire varie également selon les jours où ce travail est accompli.
Pour un jour de semaine, la majoration est de 25%.

Majoration du salaire de base

(1) travail supplémentaire un jour ouvrable	25 %
(2) travail supplémentaire de nuit	50 %
(3) travail supplémentaire un jour de fête	65 %
(4) travail supplémentaire de nuit un jour de fête	75 %
(5) travail un jour de fête	50 %
(6) travail de nuit en posté	25 %

Ces majorations ne sont pas cumulables, le pourcentage le plus fort étant toujours prépondérant."

(CCNL-TRV. article 13)

Ces dispositions peuvent être infléchies dans les entreprises qui ont décidé de relever du régime de la flexibilité qui, en Italie, fait partie intégrante des accords paritaires de branches.

En effet, le principal effet des régimes de flexibilité est d'introduire des dérogations aux dispositions de droit commun applicable en matière d'heures supplémentaires sous réserve du respect d'un certain nombre de conditions complémentaires et en particulier de l'octroi de temps de repos compensateurs.

Dans les faits, la flexibilité permet pour les transports de marchandises, de limiter les majorations salariales à 17% .

" (1) Compte tenu des spécificités des entreprises : possibilité d'horaires flexibles. (...)

(2) La flexibilité peut être applicable à une partie ou à la totalité du personnel. (...)

(3) L'accroissement de la durée de travail hebdomadaire ne peut pas dépasser 80 heures par an. Elle se récupère moyennant l'attribution d'un temps libre rétribué d'une durée équivalente, déterminée sur la base d'un programme prévu au niveau de l'entreprise, tenant compte des périodes de moindre productivité.

(4) En régime de flexibilité et compte tenu de ce qui a été fixé à l'alinéa précédent, à chaque heure réalisée au delà de la durée habituelle hebdomadaire doit correspondre une majoration de rémunération de 17 % payable dans le mois où cette heure a été effectuée.

(5) Les repos compensateurs peuvent être pris par anticipation; dans tous les cas ces repos doivent être pris dans les 90 jours suivant la semaine au cours de laquelle les heures supplémentaires ont été effectuées...."

(CCNL-TRM. article 10)

De même, dans les transports routiers de voyageurs, la flexibilité permet - sous réserve du respect d'un certain nombre de dispositions relatives à l'octroi de temps de repos compensateurs, au non dépassement de plafonds annuel et hebdomadaires d'heures supplémentaires - de limiter la majoration des rémunérations à 16% seulement .

"Déclaration d'intention: Horaire de travail en régime de flexibilité.

Les parties constatent que les entreprises peuvent connaître durant l'année une ou plusieurs périodes de travail intense ou de ralentissement d'activités.

En conséquence, les entreprises peuvent pratiquer des durées de travail hebdomadaires flexibles, consistant dans le prolongement du régime normal de la durée de travail durant les périodes d'activités accrues allant jusqu'à un maximum de 72 heures par an, sans dépasser 48 heures par semaine, auxquelles doivent correspondre des temps équivalents de repos durant les périodes de moindre activité au cours desquelles il est interdit d'avoir recours à des heures supplémentaires.

Les salariés concernés perçoivent la rémunération hebdomadaire contractuelle, que cela soit en période de travail supplémentaire ou en période d'horaire réduit.

Les heures réalisées au delà de l'horaire hebdomadaire habituel sont majorées de 16% (...)

Les repos compensateurs, prévus ci-dessus, doivent être pris sans dérogation possible dans les trois mois à partir des dates prévues par le tableau des services en période de flexibilité (...)."

(CCNL-TRV. article 10)

On relève, dans les transports routiers de voyageurs comme dans les transports routiers de marchandises, que la flexibilité est une "possibilité" choisie par l'entreprise. Le personnel roulant n'est pas obligatoirement concerné par ces dispositions qui peuvent être applicables "à une partie du personnel ou à sa totalité".

Enfin, la convention collective des transports routiers de voyageurs prévoit l'octroi de rémunérations majorées dans 2 autres cas :

.l'un à caractère exceptionnel, en cas de prolongement sur 6 jours d'une semaine de travail étalée habituellement sur 5 jours,

.l'autre à caractère systématique, pour les conducteurs réalisant des transports interurbains de plus d'une journée.

La semaine fixée à 5 jours peut être allongée à 6 jours selon les exigences du moment des entreprises de transports voyageurs; mais en ce cas, un repos compensateur et une rémunération complémentaire doivent être accordées au conducteur.

"En cas d'une distribution du travail hebdomadaire sur 5 jours le salarié peut être appelé à travailler sur 6 jours, cette prolongation étant compensée par une journée de repos à prendre pendant une période de moindre productivité et par une augmentation de 16 % de la rémunération."

(CCNL-TRV article 10)

"Par dérogation aux dispositions précédentes, les conducteurs affectés à des services inter-urbains réalisant des voyages de plus d'une journée, ont droit à 4 heures de rémunération individuelle complémentaires majorées de 20% pour compenser globalement les prestations éventuelles de travail supplémentaire."

(CCNL-TRV article 10 §5)

3. Les Déplacements.

Les déplacements donnent lieu en Italie à remboursement sur une double base:

Comme en R.F.A. et aux Pays-Bas les déplacements sont remboursés en fonction du nombre d'heures d'absence.

De plus, à cette "prime" de déplacement s'ajoute le remboursement spécifique des repas et hébergements comme cela existe en France.

Dans les transports routiers de marchandises les taux sont les suivants:

"(3) Le personnel roulant (.....) en service hors du territoire urbain, a droit en plus de la rémunération journalière aux indemnités suivantes (.....):

(1) service national:

entre 6 et 12 heures de service L. 16.250

entre 12 et 18 heures L. 24.350

entre 18 et 24 heures L. 31.450

(2) service international :

entre 6 et 12 heures L. 21.800

entre 12 et 18 heures L. 33.300

entre 18 et 24 heures L. 48.150

(3) les indemnités mentionnées ci-dessus seront révisées semestriellement (.....)

(CCNL-TRM article 19)

Dans les transports routiers de voyageurs, les indemnités sont les suivantes :

" Indemnités de déplacement (.....).

Le personnel en service hors de l'entreprise a droit en complément de la rémunération globale journalière aux indemnités suivantes :

(1) *Personnel roulant des entreprises de location d'autocars avec conducteur:*

- *territoire national: L.35.000 pour une nuit et L.15.000 pour un repas.*

- *service international : L.50.000 pour une nuit et L.20.000 pour un repas.*

(2) *Personnel roulant des entreprises de location de voitures avec chauffeur:*

- *territoire national: L.27.000 pour une nuit et L.13.000 pour un repas.*

- *service international: L.35.000 pour une nuit. et L.18.000 pour un repas.*

(3) *Allocation d'absence pour les personnes mentionnés aux paragraphes 1,2:*

<i>territoire national</i>	<i>absence de 8 à 12 heures</i>	<i>L 4.000</i>
	<i>de 12 à 18 heures</i>	<i>L 6.000</i>
	<i>de 18 à 24 heures</i>	<i>L 9.000</i>
<i>service international</i>	<i>absence de 8 à 12 heures</i>	<i>L 5.000</i>
	<i>de 12 à 18 heures</i>	<i>L 7.000</i>
	<i>de 18 à 24 heures</i>	<i>L 10.000</i>

(CCNL-TRV. article 14)

"Un repos pris hors du siège de l'entreprise n'ouvre pas droit à rémunération, mais seulement aux indemnités de déplacement."

(CCNL-TRM. article 11. § 7)

4. Primes diverses.

Les conventions collectives des transports prévoient l'attribution de primes diverses et en particulier :

- .une indemnité d'incommodité
- .une indemnité d'encaissement
- .une prime d'ancienneté qui varie en fonction du niveau de l'emploi et de la durée de la présence du salarié au sein de l'entreprise
- .une prime de 13ème et de 14 ème mois
- .des primes et indemnités variées ..

Prime d'incommodité :

"Tout travailleur qui touche des indemnités de déplacement a droit à une indemnité d'incommodité de L.1300 pour chaque déplacement d'une durée comprise entre 18 et 24 heures ou pour tout déplacement empiétant sur l'horaire de nuit.

L'indemnité d'incommodité est de nature rétributive et est soumise aux prélèvements fiscaux"

(CCNL-TRM article 20)

Prime d'encaissement :

" (.....) prime de 5 % pour les caissiers (.....)

prime de 4 % pour tout autre salarié ayant à encaisser (.....)"

(CCNL-TRM article 16)

Encaissements: prime de 6,50 % de la rémunération de base. Cette prime n'est pas comptée dans les prélèvements fiscaux (.....).

(CCNL-TRV article 36)

Prime d'ancienneté :

"Les salariés ayant acquis une ancienneté dans la même entreprise ou groupe d'entreprises ont droit tous les deux ans jusqu'à concurrence de 8 ans aux primes suivantes :

Niveau	Lire.
1 Scadres	60.000.
1	57.000.
2	52.000.
3 S.	48.000.
3	47.000.
4	45.000.
5	43.000.
6	40.000.

Les augmentations pour ancienneté ne peuvent être absorbées par des augmentations dues au mérite, et les augmentations dues au mérite ne peuvent être annulées par une augmentation pour ancienneté.

(CCNL-TRM. article 21)

"Tous les deux ans le salarié a droit à une prime d'ancienneté (.....)

A partir du 1.7.86. cette augmentation périodique est (.....) :

Niveau	9	L. 61.033.
"	8	L. 59.353.
"	7	L. 55.993.
"	6	L. 54.523.
"	5	L. 53.893.
"	4	L. 50.113.
"	3	L. 49.063.
"	2	L. 48.223.
"	1	L. 46.753.

(CCNL-TRV. article 33)

Indemnité de 13 ème mois :

"Montant : somme globale du salaire mensuel sur un an divisé par 12 ou le total des rémunérations divisé par le nombre de mois de présence, les mois étant arrondi à la quinzaine (.....). Attribution: le 16 décembre. Le 13 ème mois est assujetti au T.F.R. et est pris en compte pour les indemnités de licenciement (.....)."

(CCNL-TRM. article.22)

"Versement d'une 13 ème mensualité correspondant à la rémunération globale mensuelle avant le 20 décembre. En cas de présence de moins d'un an le calcul s'effectue au prorata d'un 1/12 ème par mois de présence, le mois étant pris en compte à partir de la 14 ème journée de travail effectif (..)."

(CCNL-TRV. article 34)

Quatorzième versement :

" Attribution: avant la première quinzaine de juillet (.....).

Montant : Rémunération globale mensuelle calculée sur une année allant de juillet à juin ou le total des rémunérations divisé par le nombre de mois de présence, le mois étant arrondi à la quinzaine (...). Le 14 ème mois est assujetti aux prélèvements fiscaux et est pris en compte pour les indemnités de licenciement (.....)."

(CCNL-TRM article 23)

"Versement avant le 15 juillet d'une prime calculée sur la rémunération globale mensuelle correspondant à 1/12 par mois de présence entre le 1er juillet de l'année précédente et le 30 juin de l'année en cours, le mois étant pris en compte à partir de la 14 ème journée de travail effectif (..)."

(CCNL-TRV article 35)

Autres :

" Indemnités et primes diverses (..) :

moyens de déplacement au travail: participation de l'entreprise recommandée travail en zone contagieuse par le paludisme (.....):prime de risque égale au niveau fixé dans la région concernée.

travail en zone de haute montagne (...) (indemnité réglée au niveau régional)

travail en zone déserte (..): plus de 30 km d'un centre habité/indemnité (voir ci-dessus)

logement de fonction (..): gratuité."

(CCNL-TRM article 36)

"Déplacement avec un moyen de locomotion personnel. Indemnité obligatoire, le montant étant à fixer par l'entreprise (.....).

Langues étrangères: Prime de L.17.000 par mois. Cette prime fait partie des éléments retenus pour le calcul du 13 ème mois, du 14 ème versement, des indemnités de licenciements (.....).

Travail dominical : prime de L. 5000 par dimanche travaillé (.....)"

(CCNL-TRV article 36)

V. LES CONTROLES.

1. Autorités chargées du contrôle.

En Italie, les contrôles en matière de transports routiers relèvent de 3 autorités différentes :

1. La Police qui a une compétence de droit commun en matière de sécurité routière et peut s'intéresser à ce titre au respect de certaines dispositions sociales ayant une incidence sur le trafic routier (temps de conduite, de repos....).

2. Les inspecteurs des transports relevant de la "Direzione Generale della motorizzazione e del trasporti) qui s'intéressent au respect des règles relatives à la coordination des transports.

3. Les inspecteurs du travail relevant du ministère du travail, qui sont rattachés à 19 inspections régionales et à 93 inspections provinciales et qui s'attachent à s'assurer du respect des dispositions à caractère social en procédant par des contrôles en entreprises.

Les obligations et le champ d'activité des différents corps d'inspections ont été définis par les Lois n° 520 du 19 mars 1955 et n° 628 du 20 juillet 1961 .

2. Les Règles.

Les règles applicables en matière de contrôle sont définies dans les textes suivants:

Le Code de la Route (Testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale) du 15 juin 1959 n° 393 articles 124 et 127

La Loi du 13 novembre 1978 n° 727 sur l'application du Règlement CEE 1463/70.

Le Décret ministériel du 24 mai 1979 sur les conditions et les modalités des autorisations aux entreprises de montage des chronotachygraphes et la Circulaire du Ministère des Transports n° 60 du 27 juillet 1979.

Avec l'introduction des règlements 3820 et 3821/85 l'Italie a réajusté les textes par
. des amendements aux articles 124 et 127 du Code de la Route,
. mais surtout par un Décret-Loi du 6 février 1987 n° 16 et la Loi 132 n° 132 du 30 mars 1987 reprenant intégralement les nouvelles dispositions communautaires

Il est à noter que ces textes ne décrivent pas les compétences des autorités de contrôle, mais déterminent les sanctions à prendre en cas d'infraction.

3. Les Sanctions.

Elles sont surtout décrites dans la Loi 727/78 articles 15 à 19 et reprises dans la Loi 132/87 article 8.

Elles peuvent prendre les formes suivantes:

Amendes financières :

Les pénalités minimales varient entre L.500 à L.20.000 et concernent les infractions mineures comme la tenue correcte des documents de bord.

Les pénalités maximales peuvent atteindre L.600.000 en cas de récidive de défaut d'installation du chronotachygraphe ou falsification sur cet instrument de contrôle.

Immobilisation du véhicule.

L'immobilisation peut être de quelques heures en cas d'infraction sur les temps de repos, mais des mesures plus contraignantes (amendes + immobilisation + retrait temporaire des autorisations de transports) peuvent être infligées en cas de récidive sur la réglementation européenne (chronotachygraphe et temps de conduite, de repos) ou italienne (normes des véhicules).

L'administration italienne peut imposer non seulement immédiatement des amendes et la mise en conformité des déficiences relevées mais exiger en outre le remboursement des frais de remorquage et de gardiennage.

Ces pénalités peuvent frapper aussi les entreprises, les équipages et véhicules étrangers. L'article 15 de la récente Loi 132/87 spécifie que les véhicules étrangers seront surtout contrôlés sur la présence et le fonctionnement du chronotachygraphe, et les équipages sur le respect des temps de conduite et les limitations de vitesse.

Pour les véhicules étrangers l'amende est immédiatement payable pour un quart de son montant, ou doit être couverte par une caution garantissant le règlement de la totalité de l'amende.

En cas d'impossibilité d'acquiescement de l'amende et/ou caution, le véhicule est immobilisé comme un véhicule italien avec comme conséquence le remboursement des frais de remorquage et de gardiennage.

Les détails des différentes amendes et sanctions sont rapportés dans le tableau suivant:

<u>Infraction</u>	<u>Sanction</u>	<u>Après abattement pour règlement</u>	
		<u>immédiat ou</u> <u>dans 15 jours</u>	<u>du 16^{ème} au</u> <u>60^{ème} jours</u>
Conduite et pauses Règl.CEE 3820/85	de L.80.000 à L.200.000	L.50.000	L.100.000
Temps de repos Règl.CEE 3820/85	de L.80.000 à L.200.000	L.50.000	L.100.000
Repos autres membres de l'équipage		non-prévue	-
Extrait du registre de service; copie horaire de service			
- absence pour le conducteur	de L.80.000 à L.200.000	L.50.000	L.100.000
- pour les autres membres d'équipage		non-prévue	-
- non-tenue du registre	de L.5.000 à L.20.000	L.2.000	L.10.000

<u>Infraction</u>	<u>Sanction</u>	<u>Après abattement pour règlement</u> immédiat ou dans 15 jours	
		du 16 ème au 60 ème jours	
Documents de voyage (C de la R. art.127 § 1, 2, 3)	amende conjointe à l'entreprise et au conducteur		
Documents de bord: infraction, falsification	de L.20.000 à L.50.000	L.12.000	L.25.000
Récidive à l'art. 127 du C.de la R.	suspension de l'autorisation de transport		
Récidive continue	révocation de l'autorisation de transport		
Installation tachygraphe Règl CEE 3820 art.13	de L.300.000 à L.600.000	L.150.000	L.300.000
Conducteur ne respectant art.13 Règl.CEE 3820	de L.120.000 à L.240.000	L.60.000	L.120.000
Atteinte aux scellés du tachygraphe (L 132 art 16 § 1 et 2)	de L.240.000 à L.480.000	L.120.000	L.240.000
Défaut ou non-fonctionnement de tachygraphe	Obligation d'installation ou réparation immédiate sous peine d'amende		
Véhicule en infraction continue à l'art. 8 § 9 de la L 132	Séquestre administratif du véhicule; restitution après 1 mois		
Infraction à l'art.16 § 1 du Règl.CEE 3821/85	de L.120.000 à L.240.000	L.60.000	L.120.000
Infraction à l'art.13 § 2 du Règl.CEE 3821/85	de L.60.000 à L.120.000	L.30.000	L.60.000
Infraction au Règl.CEE 3820 et L 727/78 non pourvu de sanctions spécifiques	de L.60.000 à L.120.000	L.30.000	L.60.000
Excès de vitesse de - 10 km/h	de L.50.000 à L.200.000	L.50.000	L.100.000
Excès de vitesse de + 10 km/h	de L.400.000 à L.1.600.000	L.400.000	L.800.000
3 excès de vitesse en 5 ans	suspension du permis de 8 mois à 2 ans		
Infractions au Code, suivies d'infraction à l'art. 91 du C	suspension supplémentaire du permis de 1 à 3 mois.		
Véhicules étrangers: infractions à la Loi 132/87 - chronotachygraphe - temps de conduite ou vitesse limitée	amendes: c.f. ci-dessus; paiement immédiat d'une avance d'un quart ou dépôt d'une caution égale au maximum de l'amende.		

4. La Pratique

Les contrôles effectués par les inspections du travail, au siège des entreprises sont très intermittents et leur fréquence varie selon les régions.

Ils peuvent être réalisés à la demande des conducteurs et des organisations syndicales.

Le ministère du travail a réalisé en 1986, une synthèse des infractions aux règlements communautaires relevés par ses services :

Réglementation communautaire violée		Nombre
Article 6		pas de relevé
Article 7.1 & 9.a	Conduite ininterrompue	520
Article 8	Interruption de conduite	25
Article 7.2 3 & 9 b.c	Durée journalière de conduite	26
Article 7.4 & 9.d	Durée hebdomadaire de conduite	6
Article 11	Repos journalier	11
Article 646	Repos hebdomadaire	-
Article 14		
1.	pas de présentation de disque	136
2.	pas de conservation de disque	677
3.	chronotachygraphe non conforme	197

Le faible nombre des infractions relevées tient essentiellement à la relative rareté des contrôles qui sont opérés.

Cette statistique ne concerne que les contrôles assurés par l'Inspection du travail en entreprises et ne comprend donc pas ceux effectués par les autres corps de contrôle (en particulier sur routes).